

TINJAUAN TERHADAP UPAYA-UPAYA KEPOLISIAN DALAM
MENANGGULANGI KECELAKAAN LALU LINTAS
DI WILAYAH KEPOLISIAN RESORT GOWA



Skripsi

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar

Sarjana Hukum Jurusan Ilmu Hukum

pada Fakultas Syari'ah dan Hukum

UIN Alauddin Makassar

Oleh

IRVAN SYAFAR

NIM.10500112023

FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN MAKASSAR

2016

KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan Rahmat dan Hidayah-Nya yang dicurahkan kepada kita sekalian sehingga penulis dapat merampungkan penulisan skripsi dengan judul **“Tinjauan Terhadap Upaya-upaya Kepolisian dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu-Lintas di Wilayah Kepolisian Resort Gowa ”** yang merupakan tugas akhir dan salah satu syarat pencapaian gelar Sarjana Hukum pada Universitas Islam Negeri Makassar. Salam dan salawat senantiasa di panjatkan kehadirat Nabi Muhammad SAW, sebagai Rahmatallilalamin.

Rampunya skripsi ini , penulis mempersembahkan untuk orang tua tercinta ayahanda **Syafaruddin Dg Ngasa** dan ibunda tercinta **Hj. Mardiyah Dg Ngimi** yang telah memberikan cinta dan kasih, serta tidak pernah bosan dan tetap sabar mendidik, membesarkan, memberi dukungan, memberi semangat dan senantiasa mendoakan penulis. Terima kasih kepada sahabat saya **Muh. Said** yang selalu bersedia ketika penulis meminta bantuan dan berusaha menghibur saat penulis sedang letih dan kesusahan.

Dalam menyelesaikan skripsi ini penulis banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang tak terhingga kepada :

1. Bapak **Prof. Dr. H. Musafir Pababbari, M.Si.**, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

2. Bapak **Prof. Dr. Darussalam, M.Ag.**, selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum, Bapak **Dr. H. Abd. Halim Talli, M.Ag.**, selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Pengembangan Lembaga, Bapak **Dr. Hamsir, S.H., M.Hum.**, selaku Wakil Dekan Administrasi Umum dan Keuangan, Bapak **Dr. H. M. Saleh Ridwan, M.Ag.**, selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan segenap pegawai fakultas yang telah memberikan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Ibu **Istiqamah, S.H., M.H.**, selaku Ketua Jurusan Ilmu Hukum dan Bapak **Rahman Syamsuddin, S.H., M.H.**, selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Syariah dan Hukum UIN Alauddin Makassar yang selalu memberikan Bimbingan, dukungan, nasehat, motivasi, demi kemajuan penulis.
4. Bapak **Dr. Abdillah Mustari, M.Ag.**, dan **St. Nurjannah, S.H., M.H.**, selaku pembimbing skripsi yang telah sabar memberikan bimbingan, petunjuk, dukungan, nasehat, motivasi, demi kemajuan penulis.
5. Seluruh Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu, membimbing penulis dan membantu kelancaran sehingga dapat menjadi bekal bagi penulis dalam penulisan hukum ini dan semoga penulis dapat mengamalkan dalam kehidupan dan masa depan penulis.
6. Bapak Kapolres Gowa dan Satlantas Polres Gowa terima kasih telah membantu dan turut berpartisipasi dalam penulisan skripsi ini.
7. Saudara(i) seperjuangan terkhusus Jurusan Ilmu Hukum Angkatan 2012: **Akbar, Munawir Kadir, Sri Rahayu Kartika Syarif, Ratnawati, Rijal Ajidin, Ferawati Alwi, Abd Rafik Kabianto, Hendra, Kemelia Karim Dwi**

Putri, Andi Haris Ashary Abdillah, Muh Afdal, Rahmat Nur, Ahmad Quraisy, Lukman Aziz, Muh Hasrul, Muliawansyah, Kasmawati Arfa, Siti Khadijah, Kalman, Apriadi Pratama, Andi Bau Utari, Fatihani Baso, Nuriasmin, Rahmawati Idrus, Nirwana, Muh Arief, Ummuh Kalsum, Dwi Yudianto dan yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu terima kasih telah memberikan semangat, motivasi, serta dukungan kepada penulis. Dan telah menambah pengalaman dan cerita dalam hidup penulis dan akan selalu menjadi kenangan.

8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah memberikan bantuannya bagi penulis dalam penyusunan penulisan hukum ini.

Semoga bantuan, bimbingan, dukungan maupun pengorbanan yang telah diberikan mendapat balasan yang berlipat ganda dan bernilai ibadah di sisi Allah SWT. Amin.

Akhirnya, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Karena itu dengan penuh keterbukaan dan rasa rendah hati, segala kritikan dan saran yang bersifat konstruktif amat diharapkan semoga tulisan ini bermanfaat adanya. Amin.

Gowa , 10 Mei 2016

Penyusun

DAFTAR ISI

JUDUL	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	vii
ABSTRAK	viii
BAB I PENDAHULUAN	1-10
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan masalah	6
C. Fokus Penelitian.....	6
D. Kajian Pustaka.....	7
E. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	9
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG KECELAKAAN LALU-LINTAS	11-27
A. Kecelakaan Lalu-lintas.....	11
B. Pengemudi dan Korban	19
C. Ganti Rugi	22
D. Polisi Lalu-lintas	23
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	28-29
A. Jenis dan Lokasi Penelitian	28
B. Pendekatan penelitian.....	28
C. Sumber Data.....	28
D. Metode Pengumpulan Data	29
E. Instrumen Penelitian.....	29
F. Teknik Pengolahan dan Analisis Data	29

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	30-63
--	-------

A. Gambaran Umum Tempat Penelitian.....	30
B. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu-Lintas di Kabupaten Gowa	35
C. Upaya-upaya yang Dilakukan oleh Aparat Kepolisian dalam Menaggulangi Kecelakaan Lalu-Lintas	56

BAB V PENUTUP.....	64-65
--------------------	-------

A. Kesimpulan	63
B. Implikasi Penelitian.....	64

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR TABEL

- Tabel 1 : Data korban laka lantas dan rugi materill di Kabupaten Gowa Tahun 2011-2015 (halaman 36)
- Tabel 2 : Penyebab Laka Faktor Jalan (halaman 38)
- Tabel 3 : Penyebab Laka Faktor Kendaraan (halaman 42)
- Tabel 4 : Penyebab laka faktor cuaca (halaman 46)
- Tabel 5 : Penyebab Laka Faktor Manusia (halaman 48)



ABSTRAK

Nama : Irvan Syafar
Nim : 10500112023
**Judul : TINJAUAN TERHADAP UPAYA-UPAYA KEPOLISIAN
DALAM MENANGGULANGI KECELAKAAN LALU-
LINTAS DI WILAYAH POLRES GOWA**

Pokok masalah penelitian ini adalah bagaimana tinjauan terhadap upaya-upaya kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan lalu-lintas di Wilayah Polres Gowa? Pokok masalah tersebut selanjutnya di-*breakingdown* ke dalam beberapa submasalah atau pertanyaan penelitian, yaitu: 1) Faktor-faktor apakah penyebab terjadinya kecelakaan di Kabupaten Gowa?, 2) Upaya-upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas?.

Jenis penelitian tergolong normatif-empiris dengan pendekatan penelitian normatif-empiris, dimana sumber penelitian ini bersumber dari data primer, sekunder dan tersier. Berupa wawancara dan observasi. Data yang diperoleh kemudian dikumpulkan baik secara primer maupun secara sekunder, lalu kemudian teknik pengolahan dan analisa data dan di analisis secara kualitatif. Kemudian dipaparkan secara deskriptif yaitu dengan cara menjelaskan, menguraikan dan menggambarkan permasalahan serta penyelesaiannya.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas di kabupaten gowa terbagi 4 yaitu faktor manusia, kendaraan, jalan, dan cuaca. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu-lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas. Upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan ada 3 yaitu pre-emptif, preventif dan represif. Upaya pre-emptif seperti melaksanakan seminar, sosialisasi di sekolah, kampus, masyarakat, melalui penyuluhan guna memberikan pemahaman etika berlalu-lintas. Upaya preventif seperti turjawali (pengaturan, penjagaan, pengawasan, dan patroli), penerbitan SIM/STNK, dan kerjasama lintas sektoral. Dan upaya represif seperti operasi rutin dan operasi gabungan.

Implikasi dari penelitian ini adalah: 1) Bagi masyarakat pengguna jalan raya, baik masyarakat sebagai pengemudi kendaraan maupun masyarakat pejalan kaki untuk lebih memperhatikan rambu-rambu lalu-lintas karena sebagian besar terjadinya kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas dan pengemudi dalam berkendara supaya berkonsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya. 2) Pihak kepolisian selaku aparat penegak hukum sebaiknya meningkatkan sosialisasi kepada seluruh masyarakat tentang tata cara berlalu-lintas yang baik dan benar. Serta memberikan pemahaman berlalu-lintas sejak dini dan untuk mendapatkan perhatian lebih dari masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu-lintas. Mengingat salah satu kendala penanggulangan kecelakaan lalu-lintas adalah kurang perhatian dari masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu-lintas. Diharapkan pihak kepolisian dalam penanggulangan pelanggaran lalu-lintas lebih ditingkatkan penjagaan di pos-pos polisi dan lebih tegas dalam menindaki pelanggaran tersebut.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

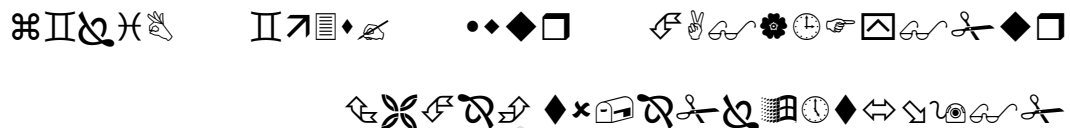
Wilayah negara kesatuan Republik Indonesia yang begitu luas yang membentang dari Sabang sampai Merauke sangat diperlukan adanya penataan sektor transportasi yang tepat dan berdaya guna serta berhasil guna. Untuk itu diperlukan suatu sumber daya manusia yang dapat menunjang terciptanya tatanan maupun pranata hukum yang tepat, khususnya lalu-lintas guna mewujudkan pembangunan nasional seperti yang sudah digariskan di dalam Pembukaan Undang-undang Dasar 1945.

Adapun macam alat transportasi yang digunakan untuk mengadakan hubungan antar wilayah ada tiga jenis yaitu alat transportasi darat, alat transportasi laut, dan alat transportasi udara. Salah satu subsektor yang penting dan yang menonjol dalam pembangunan dewasa ini adalah sektor transportasi darat, khususnya adalah lalu-lintas jalan raya.¹ Hal ini disebabkan karena sebagian besar arus perhubungan menggunakan prasarana jalan. Oleh sebab itu maka dapat dikatakan bahwa lalu-lintas jalan raya mempunyai arti penting bagi perkembangan masyarakat. Dalam hal ini timbul suatu masalah mengenai bagaimana dapat dijamin lalu-lintas yang aman, tertib, lancar, dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas untuk menciptakan kemakmuran dan ketentraman masyarakat. Masalah yang dihadapi dewasa ini adalah masih

¹Hardiman, *Gerakan Disiplin Nasional dalam Berlalu-lintas Sejak Dini* (Cet. V; Jakarta: Graha Umbara, 2000), h. 20.

meningkatnya angka kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Kecelakaan lalu-lintas menjadi bukti lemahnya tingkat disiplin dan kepatuhan para pemakai jalan terhadap tata tertib dan peraturan lalu-lintas yang ada di jalan.

Dalam Q.S Al-A'raf/7:205 :



Terjemahannya:

*“ dan janganlah kamu termasuk orang-orang yang lalai ”.*²

Dalam ayat ini menjelaskan bahwa lalai dari mengingat Allah, bukan dengan bibir dan lidah, tetapi dengan hati dan jiwa. Zikir yang menundukkan hati pelakunya. Sehingga, iya tidak berani menempuh jalan yang memalukan kalau dilihat Allah, dan tidak melakukan gerakan yang dia merasa malu kalau dipandang oleh Allah. Juga tidak berani melakukan dosa kecil ataupun besar karena dia sadar Allah pasti menghisabnya. Maka, itulah zikir yang diperintahkan di sini. Kalau demikian sifatnya, maka bukan zikir kepada Allah yang tidak mendorong pelakunya untuk melaksanakan ketaatan, melakukan amal saleh, menempuh jalan kebaikan, dan mengikuti ajaran Allah dan Rasul-Nya.³

Penanganan kecelakaan lalu-lintas dan penindakan pelanggaran di jalan raya merupakan tugas dan kewenangan polisi yang merupakan wujud dari upaya penegakan hukum. Polisi lalu-lintas selalu melakukan kegiatan sosialisasi UU No.

²Departement Agama RI, *Al-Quran Tajwid dan Terjemah* (Surakarta: Ziyad Books, 2009), h. 176.

³Syahid Sayyid Quthb, *Tafsir fi zhilalil Quran*, terj. As'ad Yasin, Abdul Aziz Salim Basyrahil, dan Muchotob Hamzah, *di Bawah Naungan Al-Quran* (jilid. 2., Jakarta: Gema Insani, 2001), h. 93.

22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan kepada pengguna jalan baik roda dua maupun roda empat agar para pengguna kendaraan selalu mematuhi peraturan dan rambu-rambu lalu-lintas sehingga dapat menekan kecelakaan dan pelanggaran lalu-lintas. Beberapa kecelakaan lalu-lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur didalam bagian ke empat tata cara berlalu-lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keselamatan, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106 menyebutkan bahwa:

Pasal 105 menegaskan:

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.⁴

Pasal 106 menegaskan:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka jalan;
 - c. Alat pemberi isyarat lalu-lintas;
 - d. Gerakan lalu-lintas;
 - e. Berhenti dan parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau

⁴Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab IX, pasal 105.

h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.⁵

Meskipun telah disosialisasikannya UU No 22 tahun 2009, angka kecelakaan dan pelanggaran di Indonesia tetap tinggi, Berita tanggal 1 Oktober 2015 menyatakan bahwa berdasarkan data dari **National Traffic Management Center Polri**, tahun ini terjadi 4.984 kecelakaan dengan 996 korban tewas, 1.558 orang luka berat, dan 5.996 orang luka ringan⁶. Sedangkan data dari Satlantas Kepolisian Resort Gowa (selanjutnya disingkat Polres) menyebutkan bahwa selama 5 tahun terakhir terjadi 1.402 kasus dan sebanyak 1945 korban (Data Satlantas Polres Gowa).

Kurangnya perhatian masyarakat terhadap pelanggaran lalu-lintas di wilayah hukum Polres Gowa, tercermin dalam tingginya angka korban jiwa atau nyawa manusia akibat kecelakaan yang dapat terjadi setiap waktu dan tempat. Kurang mengindahkan sopan santun berlalu-lintas dari masyarakat, seperti tidak mengindahkan tata tertib, tidak menghormati peraturan penggunaan sarana umum, bahkan terkadang kurang menghargai petugas yang sedang menunaikan kewajibannya, dikarenakan adanya suatu dorongan untuk mencapai tujuan secepat mungkin sesuai dengan kemampuan dan kecepatan kendaraan bermotor yang dikendarai ataupun ditumpangnya. Dalam menjalankan tugasnya itu, polisi harus siap berada di tengah-tengah kehidupan masyarakat. Sejauh ini meski usaha dan kerja polisi sudah diupayakan semaksimal mungkin namun citra polisi dimata

⁵Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab IX, pasal 106.

⁶“Jumlah Korban Kecelakaan Lalu-lintas”, *Situs resmi Nasional News Viva*. <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/653241-ini-jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas> (26 Desember 2015).

masyarakat belum dapat dikatakan baik akibat ulah oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab.

Terlepas dari citra polisi harus diakui bahwa pelayanan yang diberikan polisi kepada masyarakat tidak akan berjalan dengan baik tanpa adanya kerjasama antar berbagai pihak, terutama pihak yang bersangkutan langsung, dalam hal ini aparat kepolisian terutama dari fungsi lalu-lintas dan masyarakat yang membutuhkan pelayanan, karena tanpa kerjasama yang baik mustahil pelayanan yang diberikan berjalan dengan lancar.

Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggungjawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati. Faktor keselamatan sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu-lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, penyusun sebisa mungkin untuk bisa mengetahui faktor penyebab terjadinya kecelakaan dan upaya yang dilakukan oleh kepolisian untuk menanggulangi kecelakaan lalu-lintas. Oleh karena itu penyusun mengangkat tema ini untuk dikaji lebih dalam.

Berdasarkan pada pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas dan mengingat akan maksud serta tujuan dari penyusun di atas, maka penyusun berusaha untuk menyusun skripsi ini dengan judul : “Tinjauan Terhadap Upaya-

upaya Kepolisian dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu-lintas di Wilayah Kepolisian Resort Gowa”.

B. Rumusan Masalah

Dengan melihat latar belakang permasalahan di atas, maka penyusun merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apakah penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas di Kabupaten Gowa?
2. Upaya-upaya apa yang dilakukan oleh kepolisian untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas?

C. Fokus Penelitian dan Deskripsi Fokus

Skripsi ini berjudul “Tinjauan Terhadap Upaya-upaya Kepolisian Dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu-lintas Di Wilayah Kepolisian Resort Gowa”. Untuk memberikan arah yang tepat terhadap masalah yang dibahas, penyusun berusaha memberikan pengertian kata-kata yang berkaitan dengan judul skripsi ini:

-Tinjauan adalah pemeriksaan yang teliti, penyelidikan, kegiatan pengumpulan data, pengolahan, analisa, dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu persoalan.⁷

-Upaya adalah usaha atau ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar).⁸

⁷Tim Reality, *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia* (Surabaya: Reality Publisher, 2008), h.60.

⁸Tim Reality, *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia* (Surabaya: Reality Publisher, 2008), h.66.

-Kepolisian adalah Institusi Negara yang diberikan tugas, fungsi dan kewenangan tertentu, untuk menjaga keamanan, ketertiban dan mengayomi masyarakat.⁹

-Tanggulang atau Menanggulangi adalah menghadapi atau mengatasi.¹⁰

-Kecelakaan adalah perihal celaka, bencana, kemalangan, kesusahan, kejadian atau peristiwa yang menyebabkan orang celaka.¹¹ Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 butir 2 dan butir 24 menegaskan:

Pasal 1 butir 2 yaitu Lalu-lintas adalah gerak kendaraan dan orang di jalan ruang lalu-lintas jalan.

Pasal 1 butir 24 yaitu Kecelakaan Lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan kaki yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian.¹²

Dengan demikian, dalam penelitian ini peneliti memfokuskan penelitiannya mengenai Tinjauan Terhadap Upaya-upaya Kepolisian Dalam Menanggulangi Kecelakaan Lalu-lintas Di Wilayah Kepolisian Resort Gowa.

D. Kajian Pustaka

Dalam penyusunan skripsi dibutuhkan berbagai dukungan teori dari berbagai sumber atau rujukan yang mempunyai relevansi dengan rencana penelitian. Sebelum melakukan penelitian penyusun telah melakukan kajian

⁹Zalza, “ Tugas Fungsi dan Wewenang Kepolisian”, Blog Zalza. <https://zal10pahlawan.wordpress.com/2014/04/28/tugas-fungsi-dan-wewenang-kepolisian/>. (18 April 2016).

¹⁰Tim Reality, *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia* (Surabaya: Reality Publisher, 2008), h.59.

¹¹Tim Reality, *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia* (Surabaya: Reality Publisher, 2008), h.47.

¹²Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab I, pasal 1 butir 2 dan butir 24.

terhadap karya-karya ilmiah yang berkaitan dengan pembahasan ini. Adapun penelitian yang memiliki relevansi dengan judul penulis, sebagai berikut:

Skripsi yang disusun oleh Song Sip dengan judul “Tinjauan Hukum Pidana dalam Penerapan Pasal 359 KUHP pada Kasus Kecelakaan Lalu-lintas Oleh Hakim Pengadilan Negeri Sukoharjo”. Skripsi tersebut membahas tentang bagaimanakah penerapan 359 KUHP terhadap pengemudi yang menyebabkan matinya orang lain karena kecelakaan lalu-lintas oleh hakim pengadilan negeri sukoharjo serta faktor-faktor apa yang menjadi pertimbangan hakim dalam menerapkan pasal 359 KUHP terhadap pengemudi yang menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu-lintas.¹³

Skripsi yang disusun oleh Ilham Aniah dengan judul, “Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian dalam Berkendaraan (studi kasus putusan no :1508/Pid.B/2012/PN.Makassar)”. Skripsi tersebut membahas bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku tindak pidana kelalaian berkendara yang menyebabkan matinya orang lain serta untuk mengetahui bentuk pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap tindak pidana kelalaian dalam berkendara yang menyebabkan matinya orang lain dalam putusan no.1508/Pid.B/2012/PN.MKS.¹⁴

Skripsi yang disusun oleh Muhammad Irwan Hidayat dengan judul, “Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu-lintas yang Mengakibatkan

¹³Song Sip, “Tinjauan Hukum Pidana dalam Penerapan Pasal 359 KUHP pada Kasus Kecelakaan Lalu-lintas Oleh Hakim Pengadilan Negeri Sukoharjo”, *Skripsi* (Sukoharjo: Fak. Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, 2008).

¹⁴Ilham Aniah, “Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian dalam Berkendaraan (Studi Kasus Putusan No.1508/Pid.B/2012/PN.MKS)”, *Skripsi* (Makassar: Fak. Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, 2014).

Kematian (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Sungguminasa Tahun 2009-2013). Skripsi ini membahas bagaimana pertanggungjawaban serta penerapan sanksi terhadap kecelakaan lalu-lintas yang mengakibatkan kematian.¹⁵

Sejauh pengamatan penyusun, judul ini belum pernah dibahas oleh siapapun dalam bentuk tesis atau disertasi, kemudian yang menjadi perbedaan antara tulisan tersebut dengan skripsi ini adalah terletak pada batasan permasalahan dikaji, tahun penelitian, dan lokasi penelitian. Apabila dikemudian hari ditemukan karya lain yang sejenis, maka penelitian ini dianggap pelengkap.

E. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan di atas, maka tujuan yang ingin dicapai sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas di Kabupaten Gowa
- b. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan oleh kepolisian untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas

2. Kegunaan Penelitian

a. Manfaat Ilmiah

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan hukum pidana pada khususnya mengenai upaya yang dilakukan oleh kepolisian dalam menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Dan dapat bermanfaat juga selain sebagai informasi juga

¹⁵Muhammad Irwan Hidayat, "Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu-lintas yang Mengakibatkan Kematian (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Sungguminasa Tahun 2009-2013)", *Skripsi* (Gowa: Fak. Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2014).

sebagai bahan literatur atau bahan informasi ilmiah yang dapat di gunakan untuk mengembangkan teori yang sudah ada dalam hukum pidana.

b. Manfaat Praktis

Dapat memberikan masukan serta dijadikan dasar informasi bagi masyarakat untuk lebih jauh menggali permasalahan dan pemecahan masalah kecelakaan lalu-lintas dengan hasil penelitian ini.



BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG KECELAKAAN LALU-LINTAS

A. *Kecelakaan Lalu-Lintas*

Kecelakaan Lalu-lintas tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Oleh karena ada penyebabnya, sebab kecelakaan harus dianalisis dan ditemukan, agar tindakan korektif kepada penyebab itu dapat dilakukan serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah. Kecelakaan merupakan tindakan tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera. Kecelakaan dapat diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi-kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan property ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, pasal 1 butir 24 menyatakan:

“Kecelakaan lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.¹

Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian pada lalu-lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban). Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya

¹Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab I, pasal 1.

pergerakan dari kendaraan. Dari beberapa definisi kecelakaan lalu-lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu-lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu-lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

Kecelakaan lalu-lintas dapat dibagi menjadi beberapa jenis tabrakan, yaitu:

1. Tabrakan secara menyudut (*Angle*), merupakan tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, tetapi juga bukan dari arah berlawanan. Biasanya terjadi pada susut siku-siku (*right angle*)
2. Menabrak bagian belakang (*Rear-End*), merupakan kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang berjalan pada arah yang sama, biasanya di jalur yang sama pula.
3. Menabrak bagian samping/ menyerampet (*side swipe*), merupakan kendaraan yang menabrak kendaraan lain dari samping sambil berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan, biasanya pada jalur yang berbeda.
4. Menabrak bagian depan (*Head On*), merupakan tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan.
5. Menabrak secara mundur (*backing*).
6. Kehilangan kontrol.²

²Muhammad Irwan Hidayat, "PertanggungJawaban Kecelakaan Lalu-lintas yang Mengakibatkan Kematian (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Sungguminasa Tahun 2009-2013):", *Skripsi* (Makassar: Fak. Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2012), h. 19.

Dampak kecelakaan lalu-lintas dapat digolongkan berdasarkan kondisi korban menjadi tiga, yaitu:

1. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu-lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
2. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
3. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

Kecelakaan lalu-lintas juga dapat disebabkan oleh kesalahan. Kesalahan dapat di artikan sebagai dapat dicela atau lebih cermat diartikan sebagai “sesuatu yang dapat dicelakan kepada seseorang”.³ Akan tetapi, kesalahan juga tampak sebagai bagian delik (kulpa/kealpaan) dalam beberapa kejahatan dan pelanggaran. Jika demikian, pengertian kesalahan meliputi jauh lebih banyak daripada sifat tercela. Kesalahan disini diartikan sebagai tiada pidana tanpa perbuatan tidak patut yang obyektif, yang dapat dicelakakan kepada pelakunya. Asas kesalahan adalah asas fundamental dalam hukum pidana. Demikian fundamentalnya hingga meresap dan mengena dalam hampir semua ajaran yang penting dalam hukum

³D. Schaffmeister, dkk., *Hukum Pidana* (Cet. II; Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2011), .101.

pidana. Tetapi harus disadari bahwa ini tidak mengenai keharusan menurut undang-undang yang empiris, tetapi tentang asas normatif.

Dengan demikian kesalahan adalah dasar mensahkan pidana (*legitimate basis for punishment*). Untuk dapat dipidananya kejahatan, harus adanya kesengajaan atau sekurang-kurangnya kealpaan. Yang merupakan keharusan untuk dapat menyimpulkan adanya kesalahan.

Unsur-unsur kesalahan yaitu :

1. Melakukan perbuatan pidana

Bahwa antara perbuatan dan orang yang melakukan perbuatan itu ada hubungan yang erat. Tidak mungkin ada perbuatan pidana jika tidak ada orang yang melakukan perbuatan tersebut. Seseorang tidak mungkin dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana dan selanjutnya tidaklah mungkin dijatuhi pidana, kalau orang tersebut tidak melakukan perbuatan pidana. Tetapi sebaliknya, meskipun dia melakukan perbuatan pidana, belumlah tentu kalau dia dipidana pula.

2. Kemampuan bertanggungjawab

Menurut Moeljatno, bahwa untuk adanya kemampuan bertanggungjawab harus ada :

- a. Kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk, yang sesuai dengan hukum dan yang melawan hukum.
- b. Kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik dan buruknya perbuatan tadi. Dalam KUHP kita tidak ada ketentuan tentang arti kemampuan bertanggungjawab, yang berhubungan dengan hal

itu ialah dalam ketentuan Pasal 44 KUHP, yang bunyinya :”Barangsiapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau jiwa yang terganggu karena penyakit, tidak dipidana”.

c. Dengan kesengajaan atau kealpaan.⁴

Adanya suatu kelakuan yang melawan hukum belum cukup untuk menjatuhkan pidana, tetapi masih disyaratkan pembuat itu dapat di persalahkan (dipertanggungjawabkan) atas perbuatannya.

Jadi untuk memidana seseorang, harus memiliki tiga unsur, yaitu:

1. Pembuat harus melawan hukum,
2. Harus ada kesalahan Kesalahan tersebut terbagi atas dua yaitu:
 - a. Kesengajaan (opzet)
 - b. Kelalaian (culpa)
3. Dapat dipertanggung jawabkan
 - a. Kesengajaan (Opzet)

Tercantum dalam *wetboek van strafrecht 1809* yaitu “Kesengajaan adalah kehendak untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan-tindakan seperti yang dilarang atau diharuskan dalam Undang-undang.

Unsur-unsur kesengajaan harus mengenai ketiga unsur dari tindak pidana, yaitu:

⁴D. Schaffmeister, dkk., *Hukum Pidana* (Cet. II; Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2011), h.103.

- 1) Perbuatan yang dilarang
- 2) Akibat yang menjadi pokok alasan diadakan larangan itu.
- 3) Bahwa perbuatan itu melanggar hukum.

Kesengajaan dibedakan menjadi 3 yaitu:

- 1) Kesengajaan yang Bersifat Tujuan (*Oogmerk*), bahwa kesengajaan yang bersifat tujuan (*Oogmerk*) si pelaku dapat dipertanggungjawabkan, mudah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Maka apabila kesengajaan semacam ini ada pada suatu tindak pidana tidak ada yang menyangkal, bahwa si pelaku pantas dikenakan hukuman pidana. Ini dapat dikatakan si pelaku benar-benar menghendaki mencapai akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukuman pidana (*constitutief gevold*).⁵
- 2) Kesengajaan secara Keinsafan Kepastian (*Opzet bij Zekerheids-Bewustzijn*), Kesengajaan semacam ini ada apabila si pelaku dengan perbuatannya, tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari *delict*, tetapi ia tahu benar, bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu. Kalau ini terjadi, maka teori kehendak (*wilstheorie*) menganggap akibat tersebut juga dikehendaki oleh pelaku, maka kini juga ada kesenjangan. Menurut teori bayangan (*voorstellingtheorie*) keadaan ini sama dengan kesengajaan berupa tujuan (*oogmerk*) oleh karna dalam keduanya tentang akibat tidak dapat

⁵Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia* (Cet. VI; Bandung: PT Refika Aditama, 2014), h. 66.

dikatakan ada kehendak si pelaku, bahwa akibat itu pasti akan terjadi.

Maka, kini juga ada kesengajaan.⁶

- 3) Kesengajaan secara Keinsafan Kemungkinan (*Opzet bij Mogelijkheidsbewustzijn*), Kesengajaan yang terang-terangan tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadi akibat yang bersangkutan melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu.⁷

b. Kelalaian/Kealpaan (culpa)

Perkataan *culpa* dalam arti luas berarti kesalahan pada umumnya, sedang dalam arti sempit adalah bentuk kesalahan yang berupa kealpaan. Alasan mengapa culpa menjadi salah satu unsur kesalahan adalah bilamana suatu keadaan, yang sedemikian membahayakan keamanan orang atau barang, atau mendatangkan kerugian terhadap seseorang yang sedemikian besarnya dan tidak dapat diperbaiki lagi. Oleh karena itu, undang-undang juga bertindak terhadap larangan penghati-hati, sikap sembrono (teledor), dan pendek kata *schul* (kealpaan yang menyebabkan keadaan seperti yang diterangkan tadi).

Jadi, suatu tindak pidana diliputi kealpaan, manakala adanya perbuatan yang dilakukan karena kurang penduga-duga atau kurang penghati-hati.⁸ Misalnya, mengendari mobil ngebut, sehingga menabrak orang dan menyebabkan orang yang ditabrak tersebut mati. Pengertian kealpaan secara letterlijk tidak

⁶Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia* (Cet. VI; Bandung: PT Refika Aditama, 2014), h. 68.

⁷Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia* (Cet. VI; Bandung: PT Refika Aditama, 2014), h. 69.

⁸Sergie Zainovsky, "Kesengajaan dan kealpaan", Blog Sergie Zainovsky. <http://sergie-zainovsky.blogspot.co.id/2012/11/kesenggajaan-dan-kealpaan-dalam-hukum.html> (5 Januari 2015).

ditemukan dalam KUHP, dan berbagai referensi yang kami kumpulkan dalam pembahasan ini. Jadi untuk lebih mudah dalam memahami tentang “kealpaan” ada baiknya dikemukakan dalam bentuk contoh simpel seperti tidak memadamkan api rokok yang dibuangnya dalam rumah yang terbuat dari jerami, sehingga membuat terjadinya kebakaran. Tidak membuat tanda-tanda pada tanah yang digali, sehingga ada orang yang terjatuh ke dalamnya, dsb.

Apabila Undang-undang menggunakan kata kesalahan/kealpaan sebagai bagian, ini mengenai pengertian yang sekurang-kurangnya terdiri atas tiga komponen, yaitu:

- 1) Pembuat berbuat lain daripada yang seharusnya dia perbuat menurut aturan hukum tertulis dan tidak tertulis. Jadi, dia perbuat melawan hukum.
- 2) Selanjutnya, pembuat berbuat sembrono, lalai, kurang berpikir, dan lengah.
- 3) Akhirnya, pembuat dapat dicela, yang berarti bahwa dia harus mempertanggungjawabkan akibat dari perbuatan yang sembrono, lalai, kurang berpikir, dan lengah.⁹

Bentuk-bentuk kealpaan

- 1) Kealpaan yang disadari yaitu orang sadar akan resiko, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi. Disini si pelaku dapat menyadari tentang apa yang dilakukan beserta akibatnya, akan tetapi ia percaya dan mengharap-harap bahwa akibatnya tidak akan terjadi

⁹D. Schaffmeister, dkk., *Hukum Pidana* (Cet. II; Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2011), h.104.

- 2) Kealpaan yang tidak disadari yaitu orang yang soyogianya harus sadar akan resiko (tetapi tidak demikian). Dalam hal ini si pelaku melakukan sesuatu yang tidak menyadari kemungkinan akan timbulnya sesuatu akibat, padahal seharusnya ia dapat menduga sebelumnya.

Jenis-jenis kealpaan

Culpa dibedakan menjadikan culpa levissima dan culpa lata. Culpa levissima atau *lichtste schuld*, artinya adalah kealpaan yang ringan, sedangkan culpa lata atau *merkelijke schuld*, *grove schuld* artinya adalah kealpaan berat. Tentang adanya culpa levissima para ahli menyatakan dijumpai di dalam jenis kejahatan, oleh karena sifatnya yang ringan, akan tetapi dapat di dalam hal pelanggaran dari buku III KUHPidana, sebaliknya ada pandangan bahwa culpa levissima oleh Undang-Undang tidak diperhatikan sehingga tidak diancam pidana. Sedangkan bagi culpa lata dipandang tersimpul didalam kejahatan karena kealpaan. Menurut para penulis Belanda, yang dimaksud dengan culpa dalam pasal-pasal KUHP adalah kesalahan yang agak berat. Istilah yang *grove schuld* (kesalahan kasar). Meskipun ukuran *grove schuld* ini belum tegas seperti kesengajaan, namun dengan istilah *grove schuld* ini sudah ada sekadar ancar-ancar tidak masuk culpa apabila seorang pelaku tidak perlu sangat berhati-hati untuk bebas dari hukuman.

B. Pengemudi dan Korban Kecelakaan Lalu-lintas

1. Pengemudi

Yang dimaksud dengan pelaku kecelakaan adalah seseorang yang duduk dibelakang kemudi pada saat terjadinya kecelakaan. Sedangkan pengemudi

menurut UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 butir 23 menegaskan:

“Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi”.¹⁰

Faktor utama terjadinya kecelakaan lalu-lintas disebabkan oleh pengemudi yang lalai, tidak patuh terhadap peraturan lalu-lintas. Kewajiban dan tanggung jawab pengemudi diatur dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 menegaskan:

1. Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.
2. Setiap pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan pengemudi.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
 - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi.
 - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.¹¹

2. Korban Kecelakaan Lalu-lintas

Dalam Pengaturan hukum di Indonesia, korban selalu menjadi pihak yang paling dirugikan, selain korban telah menderita kerugian akibat kejahatan yang menimpa dirinya, baik secara materiil, fisik, maupun psikologis, korban juga harus menanggung derita berganda karena tanpa disadari sering diperlakukan hanya sebagai sarana demi terwujudnya sebuah

¹⁰Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab I, pasal 1 butir 23.

¹¹Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab XIV, pasal 234.

kepastian hukum, misalnya harus kembali mengemukakan, mengingat bahkan mengulangi (merekonstruksi) kejahatan yang pernah menyimpannya pada saat sedang menjalani proses pemeriksaan, baik ditingkat penyidikan maupun setelah kasusnya diperiksa di pengadilan.

Pihak korban memiliki hak untuk menerima ganti rugi dimana dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 229 membagi kecelakaan lalu-lintas menjadi tiga golongan yaitu:

1. Kecelakaan lalu-lintas digolongkan atas;
 - a. Kecelakaan lalu-lintas ringan;
 - b. Kecelakaan lalu-lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan lalu-lintas berat.
2. Kecelakaan lalu-lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan lalu-lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
4. Kecelakaan lalu-lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.¹²

Selanjutnya dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan pasal 240 dan pasal 241 terang diamanatkan bahwa korban kecelakaan lalu-lintas berhak mendapatkan:

Pasal 240 menegaskan:

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu-lintas dan/atau pemerintah,
- b. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu-lintas, dan
- c. Santunan kecelakaan lalu-lintas dari perusahaan asuransi

Pasal 241 menegaskan:

¹²Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab XIV, pasal 229.

Setiap korban kecelakaan lalu-lintas berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹³

C. *Ganti Rugi*

Menurut subekti bahwa yang dimaksud kerugian yang dapat dimintakan penggantian tidak hanya yang berupa biaya-biaya yang sungguh-sungguh telah dikeluarkan (*konsten*) atau kerugian yang sungguh menimpa harta benda si berpiutang (*schaden*) tetapi juga yang berupa kehilangan keuntungan (*interessen*) yaitu keuntungan yang akan didapat seandainya si berutang tidak lalai (*winstderving*).¹⁴

Ada dua sebab timbulnya ganti rugi, yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam Buku III KUH Perdata, yang dimulai dari Pasal 1243 KUH Perdata s.d. Pasal 1252 KUH Perdata, sedangkan ganti rugi karena melawan perbuatan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata. Ganti rugi karena perbuatan melawan hukum adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikannya. Ganti rugi itu timbul karena adanya kesalahan, bukan karena adanya perjanjian.¹⁵

¹³Republik Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, bab XIV, pasal 240 dan pasal 241.

¹⁴Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata* (Intermasa; Jakarta: 1991), h. 148; dikutip dalam Marilang, *Hukum Perikatan* (Makassar: Alauddin University Press, 2013), h. 129.

¹⁵Salim HS, *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)* (Cet. VII; Jakarta: 2011), h. 181.

D. Polisi Lalu-lintas

Polisi merupakan alat negara yang bertugas memelihara keamanan, memberikan perlindungan, dan menciptakan ketertiban masyarakat. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, polisi diartikan: 1) sebagai badan pemerintah yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum (menangkap orang yang melanggar undang-undang dan sebagainya.), dan 2) anggota dari badan pemerintahan (pegawai negara yang bertugas menjaga keamanan, dan sebagainya.).

Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia atau disebut dengan Undang-Undang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dalam Pasal 1 Ayat (1) ditegaskan bahwa:

“Kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan”.¹⁶

Selanjutnya Pasal 5 Undang-Undang Kepolisian Negara Republik Indonesia ditegaskan bahwa:

1) Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.

2) Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah Kepolisian Nasional yang merupakan satu kesatuan dalam melaksanakan peran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).¹⁷

Polisi lalu-lintas merupakan unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan,

¹⁶Republik Indonesia, *Undang-undang RI Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*, bab I, pasal 1 ayat 1.

¹⁷Republik Indonesia, *Undang-undang RI Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*, bab I, pasal 5.

pengawasan dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu-lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu-lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu-lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas.

Polisi Lalu-lintas Satlantas bertugas melaksanakan Turjawali lalu-lintas, pendidikan masyarakat lalu-lintas, pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu-lintas dan penegakan hukum di bidang lalu-lintas. Satlantas sesuai dengan Pasal 59 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres menyelenggarakan fungsi, yaitu:

- a. Pembinaan lalu-lintas kepolisian;
- b. Pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu-lintas;
- c. Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu-lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu-lintas (Kamseltibcarlantas);
- d. Pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;
- e. Pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu-lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin Kamseltibcarlantas di jalan raya;
- f. Pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
- g. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.¹⁸

Berdasarkan Pasal 62 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja

¹⁸Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor*, bab II, pasal 59 ayat 3.

Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres Satlantas dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

- a. Urusan Pembinaan Operasional (Urbinopsnal), yang bertugas melaksanakan pembinaan lalu-lintas, melakukan kerja sama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu-lintas, pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu-lintas dalam rangka penegakan hukum dan Kamseltibcarlantas, perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan;
- b. Urusan Administrasi dan Ketatausahaan (Urmintu), yang bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan;
- c. Unit Pengaturan, Penjagaan, Pengawalan dan Patroli (Unitturjawali), yang bertugas melaksanakan kegiatan Turjawali dan penindakan terhadap pelanggaran lalu-lintas dalam rangka penegakan hukum;
- d. Unit Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Unitdikyasa), yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan Dikmaslantas;
- e. Unit Registrasi dan Identifikasi (Unitregident), yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi; dan
- f. Unit Kecelakaan (Unitlaka), yang bertugas menangani kecelakaan lalu-lintas dalam rangka penegakan hukum.¹⁹

Polisi lalu-lintas merupakan bagian dari Polri yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk mencapai ketentraman terutama yang menyangkut lalu-lintas.

Pelayanan kepada masyarakat dalam bidang lalu-lintas akan berpengaruh terhadap kualitas hidup masyarakat karena dalam kehidupan masyarakat yang modern seperti saat ini lalu-lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitas. Banyaknya masalah atau gangguan dalam lalu-lintas seperti kecelakaan lalu-lintas, kemacetan, maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor merupakan permasalahan yang mengganggu masyarakat. Terkait dengan pelayanan tersebut, adapun visi dan misi dari polisi lalu-lintas yaitu:

¹⁹Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor*, bab II, pasal 62.

a. Visi Polisi Lalu-lintas

Menjamin tegaknya hukum di jalan yang bercirikan perlindungan, pengayoman, pelayanan masyarakat yang demokratis sehingga terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas.

b. Misi Polisi Lalu-lintas

Mewujudkan masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada Polantas sebagai pelindung, pengayoman dan pelayanan masyarakat bidang lalu-lintas, penegakan hukum lalu-lintas, pengkajian masalah lalu-lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

Unit Lalu-lintas (Unitlantas) merupakan unsur pelaksana tugas pokok yang bertugas melaksanakan Turjawali bidang lalu-lintas, penyidikan kecelakaan lalu-lintas dan penegakan hukum di bidang lalu-lintas pada tingkat Kepolisian Sektor. Unitlantas dipimpin oleh Kanitlantas merupakan unsur pelaksana tugas pokok di bawah Kapolsek yang bertanggung jawab kepada Kapolsek dan dalam pelaksanaan sehari-hari berada di bawah kendali Wakapolsek (Wakil Kepala Kepolisian Sektor).

Sesuai dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Nomor 23 Tahun 2010 Pasal 120 ayat (3), dalam melaksanakan tugasnya Unitlantas menyelenggarakan fungsi:

- a. Pembinaan partisipasi masyarakat di bidang lalu-lintas melalui kerja sama lintas sektoral dan Dikmaslantas;
- b. Pelaksanaan Turjawali lalu-lintas dalam rangka Kamseltibcarlantas; dan

- c. Pelaksanaan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu-lintas dalam rangka penegakan hukum.²⁰



²⁰Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor*, bab III, pasal 120 ayat 3.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis dan Lokasi Penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian hukum normatif-empiris. Penelitian normatif-empiris menggunakan studi kasus hukum. normatif-empiris, yaitu mengkaji pelaksanaan berupa upaya-upaya yang dilakukan oleh kepolisian Polres Gowa dalam menanggulangi kecelakaan lalu-lintas di wilayah Polres Gowa. Untuk memperoleh data dan informasi yang dibutuhkan dalam penyusunan skripsi ini, maka lokasi penelitian ini dilakukan di Polres Gowa.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan Penelitian yang dilakukan pendekatan *normatif-empiris*, secara normatif yaitu dengan mengkaji peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu-lintas sebagai upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Secara, empiris yaitu suatu metode penelitian hukum yang berfungsi untuk melihat hukum dalam artian nyata dan meneliti bagaimana bekerjanya hukum di lingkungan masyarakat.

C. Sumber Data

Dalam menyusun skripsi ini, data yang diperoleh dalam penelitian dapat dikelompokkan dalam tiga jenis, yaitu:

1. Data Primer merupakan data yang diperoleh dari observasi dan wawancara dari pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian ini serta mengetahui atau

menguasai permasalahan yang akan dibahas dan dokumen dari instansi terkait.

2. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari buku, dokumen, artikel serta peraturan perundang-undangan lainnya yang sesuai dengan masalah yang diteliti.
3. Data Tersier, yakni bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya KBBI dan ensiklopedia.

D. Metode Pengumpulan Data

Sehubungan dengan pendekatan penelitian diatas, teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah dengan cara mengunjungi langsung ke objek penelitian yaitu Polres Gowa.

E. Instrumen Penelitian

Bagian ini peneliti menjelaskan tentang alat pengumpul data yang disesuaikan dengan jenis penelitian, yakni: wawancara dan observasi. instrumen penelitian inilah yang akan menggali data dari sumber - sumber informasi.

F. Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Dalam penulisan ini, data yang diperoleh kemudian di kumpulkan baik secara primer maupun sekunder, dan di analisis secara kualitatif. Kemudian dipaparkan secara deskriptif yaitu dengan cara menjelaskan, menguraikan dan menggambarkan permasalahan serta penyelesaiannya yang berkaitan erat dengan penulisan ini.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. *Gambaran Umum Tempat Penelitian*

1. Profil Polres Gowa

Kepolisian Resort yang selanjutnya disingkat Polres adalah pelaksana tugas dan wewenang Polri di wilayah kabupaten/kota yang berada di bawah Kapolda. Kepala Polres yang selanjutnya disingkat Kapolres adalah pimpinan Polri di daerah dan bertanggung jawab kepada Kapolda (Data Satlantas Polres Gowa).

2. Tugas Pokok

Polres bertugas menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dan melaksanakan tugas-tugas Polri lainnya dalam daerah hukum Polres, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Data Satlantas Polres Gowa).

3. Fungsi

Polres menyelenggarakan fungsi sesuai dengan Pasal 6 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort Dan Kepolisian Sektor yaitu:

- a. Pemberian pelayanan kepolisian kepada masyarakat, dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan/pengaduan, pemberian bantuan dan pertolongan termasuk pengamanan kegiatan masyarakat dan instansi pemerintah, dan pelayanan surat izin/keterangan, serta pelayanan pengaduan atas tindakan anggota Polri sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- b. Pelaksanaan fungsi intelijen dalam bidang keamanan guna terselenggaranya deteksi dini (*early detection*) dan peringatan dini (*early warning*);
- c. Penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, fungsi identifikasi dan fungsi laboratorium forensik lapangan dalam rangka penegakan hukum, serta pembinaan, koordinasi, dan pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS);
- d. Pembinaan masyarakat, yang meliputi pemberdayaan masyarakat melalui perpolisian masyarakat, pembinaan dan pengembangan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan, terjalinnya hubungan antara Polri dengan masyarakat, koordinasi dan pengawasan kepolisian khusus;
- e. Pelaksanaan fungsi Sabhara, meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan pengawalan, patroli (Turjawali) serta pengamanan kegiatan masyarakat dan pemerintah, termasuk penindakan tindak pidana ringan (Tipiring), pengamanan unjuk rasa dan pengendalian massa, serta pengamanan objek vital, pariwisata dan *Very Important Person* (VIP);
- f. Pelaksanaan fungsi lalu-lintas, meliputi kegiatan Turjawali lalu-lintas, termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu-lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu-lintas;
- g. Pelaksanaan fungsi kepolisian perairan, meliputi kegiatan patroli perairan, penanganan pertama terhadap tindak pidana perairan, pencarian dan penyelamatan kecelakaan di wilayah perairan, pembinaan masyarakat perairan dalam rangka pencegahan kejahatan, dan pemeliharaan keamanan di wilayah perairan; dan
- h. Pelaksanaan fungsi-fungsi lain, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.¹

4. Visi Dan Misi Polres Gowa

Polres Gowa sebagai Kesatuan Kewilayahan dalam rangka mendukung program Polda Sulsel dan untuk menciptakan Kamtibmas yang kondusif melalui pelayanan yang terbaik kepada masyarakat, penegakan hukum yang profesional dan proporsional serta kebersamaan antar instansi dan masyarakat

¹Republik Indonesia, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor*, bab II, pasal 6.

dalam mendukung program Polda Sulsel, maka dirumuskan Visi dan Misi Polres Gowa, sebagai berikut :

Visi

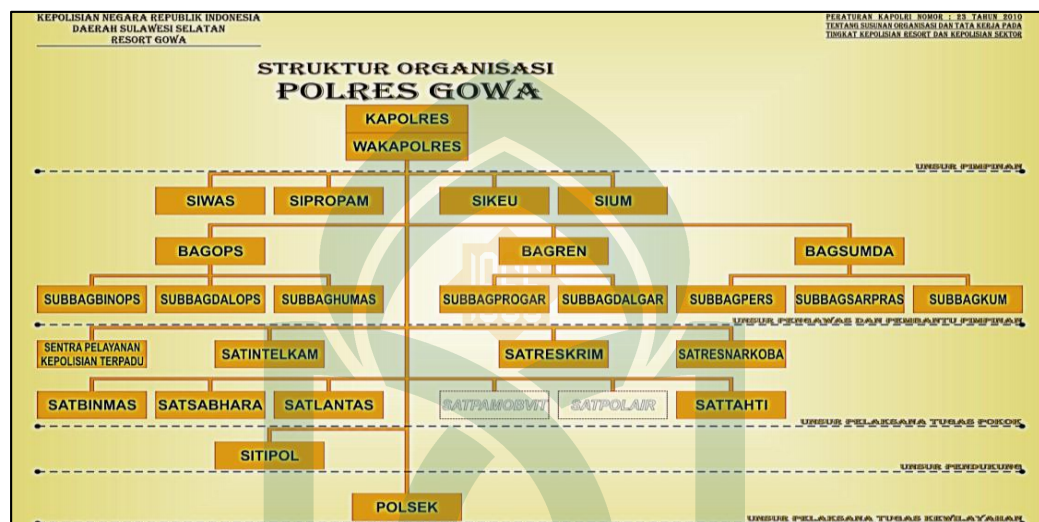
Terciptanya pelayanan keamanan dan ketertiban masyarakat Prima, tegaknya hukum dan terjaminnya keamanan di wilayah hukum Polres Gowa serta terselenggaranya sinergi Polisional secara optimal.

Misi

- a. Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan secara mudah, responsif dan tidak diskriminatif;
- b. Menerapkan perpolisian masyarakat berbasis pada masyarakat patuh hukum kepada komunitas masyarakat;
- c. Meningkatkan kerjasama dengan instansi dan lembaga pemerintahan maupun masyarakat dalam rangka mendukung operasional kepolisian di wilayah hukum Polres Gowa;
- d. Melaksanakan deteksi dini dan peringatan dini terhadap permasalahan, ancaman dan segala kemungkinan gangguan kamtibmas yang bisa terjadi di wilayah hukum Polres Gowa melalui kegiatan / operasi penyelidikan dan Pengamanan;
- e. Menjaga Kamseltibcar lantas untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus lalu-lintas orang dan barang;
- f. Menjamin keberhasilan penanggulangan gangguan kamtibmas di wilayah hukum Polres Gowa;

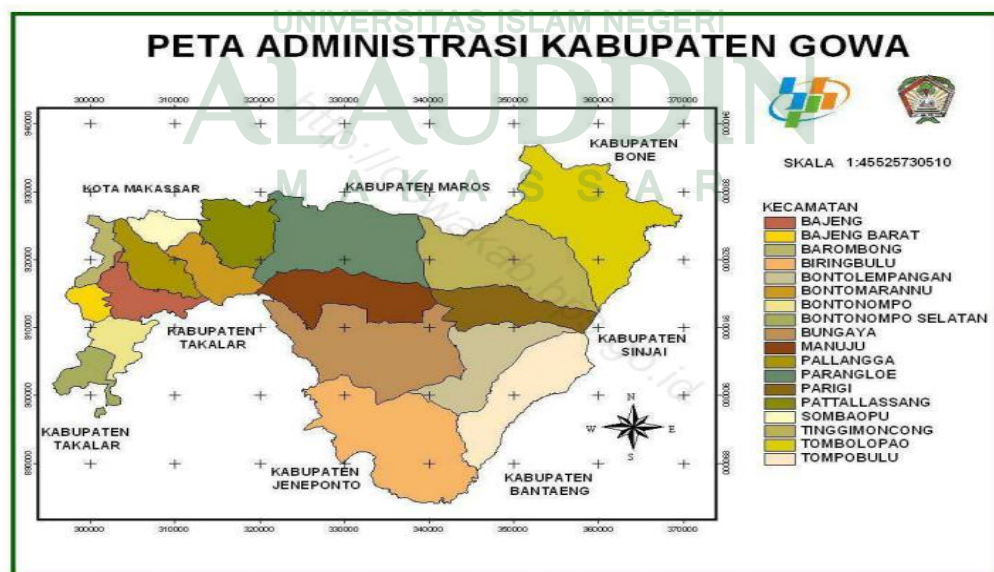
- g. Menegakkan hukum secara profesional, obyektif, proporsional, transparan dan akuntabel untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan;
- h. Mengelola secara profesional, transparan, akuntabel dan modern seluruh sumber daya Polri guna mendukung operasional Polri.

5. Struktur Organisasi Polres Gowa



(Data Satlantas Polres Gowa)

Peta Administrasi Kabupaten Gowa



(Data Satlantas Polres Gowa)

Letak Geografis Batas Wilayah Administrasi Wilayah Hukum Polres Gowa

Meliputi Seluruh Wilayah Administrasi Kabupaten Gowa

1. LETAK GEOGRAFIS/Geographical Location		
❖ LETAK KABUPATEN/Regency Location	:	12°.38,6' BT (Dari Jakarta/From Jakarta) 5°.33,6' BT (Dari Kutub Utara/From East Longitude)
❖ LETAK WILAYAH/Administration Location	:	12°.33,19' - 13°.15,17' BT (Dari Jakarta/From Jakarta) 5°.5' - 5°.34,7' LS (Dari Jakarta/From Jakarta)
2. BATAS-BATAS WILAYAH/Administration Boundaries		
➤ SEBELAH UTARA/North Side	:	♦ Kota Makassar/Makassar City ♦ Kabupaten/Regency of Maros
➤ SEBELAH TIMUR/East Side	:	♦ Kabupaten/Regency of Sinjai ♦ Kabupaten/Regency of Bulukumba
➤ SEBELAH SELATAN/South Side	:	♦ Kabupaten/Regency of Bantaeng ♦ Kabupaten/Regency of Takalar
➤ SEBELAH BARAT/ West Side	:	♦ Kabupaten/Regency of Jeneponto ♦ Kota Makassar/Makassar City ♦ Kabupaten/Regency of Takalar
3. LUAS WILAYAH/Administration Area	:	1 883,33 km ²
4. CURAH HUJAN PER TAHUN/years of Rainfall	:	2.467 mm
5. SUHU UDARA PADA DATARAN RENDAH/Temperature in the Lowland	:	27,125 °C
6. SUHU UDARA PADA DATARAN TINGGI/ Temperature in the Upland	:	-

Sumber : Badan Meteorologi dan Geofisika Makassar

Source : Meteorology and Geophysics Board of Makassar

(Data Satlantas Polres Gowa)

Kepolisian sektor yang selanjutnya disingkat Polsek adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi kepolisian di wilayah kecamatan yang berada dibawah Polres Gowa yaitu:

- Polsek Bajeng Membawahi 2 Kecamatan yaitu Bajeng dan Bajeng Barat
- Polsek Barombong Membawahi Kecamatan Barombong

- c. Polsek Biring Bulu Membawahi 2 Kecamatan yaitu Biring Bulu dan Bonto Lempangan
- d. Polsek Bonto Marannu Membawahi 2 Kecamatan yaitu Bonto Marannu dan Pattalassang
- e. Polsek Bontonompo Membawahi 2 Kecamatan yaitu Bonto Nompo dan Bonto Nompo Selatan
- f. Polsek Bungaya Membawahi Kecamatan Bungaya
- g. Polsek Manuju Membawahi Kecamatan Manuju
- h. Polsek Pallangga Membawahi Kecamatan Pallangga
- i. Polsek Somba Opu Membawahi Kecamatan Somba Opu
- j. Polsek Tinggimoncong Membawahi 2 Kecamatan yaitu Tinggi Moncong dan Parigi
- k. Polsek Tombolopao Membawahi Kecamatan Tombolo Pao
- l. Polsek Tompobulu Membawahi Kecamatan Tompo Bulu
- m. Polsek Parangloe Membawahi Kecamatan Parang Loe

B. *Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu-Lintas di Kabupaten Gowa*

Kecelakaan lalu-lintas adalah peristiwa terjadinya tabrakan antara kendaraan bermotor (roda dua, roda empat atau lebih) dengan kendaraan motor lainnya atau dengan benda lainnya yang ada di jalan. Kecelakaan lalu-lintas mengakibatkan kerusakan yang dialami kendaraan yang saling bertabrakan. Kerusakan yang ditimbulkannya bergantung pada kerasnya benturan dan kecepatan kendaraan. Dan pihak kepolisian merupakan instansi pertama untuk melaporkan terjadinya suatu kecelakaan lalu-lintas. Jumlah korban kecelakaan dan

kasus kecelakaan berbeda karena dalam setiap kasus kecelakaan, karena dalam 1 kasus terdapat satu, dua atau lebih korban kecelakaan tergantung berapa banyak penumpang dalam kendaraan tersebut dan berapa banyak kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan tersebut.

Untuk mengetahui kecelakaan lalu-lintas mengalami penurunan atau peningkatan dapat di lihat tabel yang di buat oleh pihak kepolisian. Berikut penulis akan mengemukakan jumlah kecelakaan di Kabupaten Gowa tahun 2011 sampai tahun 2015.

Tabel 1

Data korban laka lantasi dan rugi materiil di Kabupaten Gowa Tahun 2011-2015

Tanggal Kejadian Berdasarkan Tahun	Tingkat Luka			Jumlah Korban	Rugi Materiil
	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan		
Tidak Terdefinisi					0
2011	91	115	141	347	Rp 447.995.000
2012	70	132	152	354	Rp 506.496.400
2013	91	151	259	501	Rp 1.306.512.005
2014	82	63	210	355	Rp 774.281.500
2015	91	51	246	388	Rp 650.555.000
Total	425	512	1008	1.945	Rp 3.685.839.905

(Sumber Data: Sat Lantas Polres Gowa 2016)

Berdasarkan tabel 1 di atas dapat di lihat bahwa jumlah kecelakaan pada tahun 2011 sebanyak 347 korban yang mengakibatkan 91 orang meninggal dunia, 115 orang mengalami luka berat, dan 141 orang mengalami luka ringan serta

kerugian materill sebanyak Rp 447.995.000. Kemudian pada tahun 2012 jumlah kecelakaan lalu-lintas sebanyak 354 korban yang mengakibatkan 70 orang meninggal dunia, 132 orang mengalami luka berat, 152 orang mengalami luka ringan serta kerugian materillnya sebanyak Rp 506.496.400.

Pada tahun 2013 jumlah kecelakaan cukup tinggi yaitu sebanyak 501 korban yang mengakibatkan 91 orang meninggal dunia, 151 orang mengalami luka berat, dan 259 orang mengalami luka ringan serta kerugian materillnya sebanyak Rp 1.306.512.005. Jumlah kasus pada tahun 2014 yaitu sebanyak 355 korban yang mengakibatkan 82 orang meninggal dunia, 63 orang mengalami luka berat, dan 210 orang mengalami luka ringan serta kerugian materill semua kasus sebanyak Rp 774.281.500. Kemudian pada tahun 2015 jumlah kecelakaan sebanyak 388 korban, diantaranya 91 orang meninggal dunia, 51 orang mengalami luka berat, dan 246 orang mengalami luka ringan serta kerugian materill pada keseluruhan kasus sebanyak Rp 650.555.000.

Data di atas menunjukkan bahwa kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Gowa pada tahun 2011-2015 cukup tinggi sebanyak 1.945 korban yang mengakibatkan 425 orang meninggal dunia, 512 orang mengalami luka berat dan 1008 orang mengalami luka ringan serta kerugian materill sebanyak Rp 3.685.839.905. Tingginya angka kecelakaan di Kabupaten Gowa dikarenakan beberapa faktor seperti faktor jalan, faktor kendaraan, faktor alam, serta faktor pengemudi. Dan untuk lebih jelasnya akan di paparkan sebagai berikut:

1. Faktor Jalan

Jalan merupakan salah satu hal yang penting dalam transportasi darat. Hal ini disebabkan karena sebagian besar arus perhubungan menggunakan prasarana jalan. Oleh sebab itu maka dapat dikatakan bahwa lalu-lintas di jalan mempunyai arti penting bagi perkembangan masyarakat. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan volume lalu-lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu-lintas. Berikut penulis akan memaparkan penyebab kecelakaan (laka) faktor jalan:

Tabel 2
Penyebab Laka Faktor Jalan

Faktor Jalan	Tahun					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Berlubang	13	7	16	22	18	76
Berombak			2		2	4
Keriting						
Basah						
Beralur						
Licin	1					1
Berdebu		1	1		1	3
Banjir		1				1
Total	14	9	19	22	21	85

(Sumber Data: Sat Lantas Polres Gowa 2016)

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui, kecelakaan pada tahun 2011 sampai 2015 yang di sebabkan faktor jalan sebanyak 85 kasus. Tahun 2011 sebanyak 14 kasus, kemudian 2012 sebanyak 9 kasus kecelakaan, tahun 2013 tercatat sebanyak

19 kasus kecelakaan, serta tahun 2014 paling banyak menelan korban sebanyak 22 kasus, dan tahun 2015 tercatat sebanyak 21 kasus. Penyebab kecelakaan lalu-lintas faktor jalan yang paling banyak menelan korban yaitu faktor jalan yang berlubang sebanyak 76 kasus selama 5 tahun terakhir karena dapat membuat pengemudi atau pengguna jalan sulit mengendalikan kendaraannya.

Berikut penjelasan mengenai beberapa faktor jalan yang dapat mengakibatkan kecelakaan:

a. Jalan berlubang

Jalan berlubang merupakan faktor yang paling banyak mendapat kasus yaitu sebanyak 76 kasus dalam 5 tahun terakhir di wilayah Kabupaten Gowa, kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Kecelakaan lalu-lintas pada yang disebabkan jalan berlubang kebanyakan dikarenakan pengendara berusaha menghindari lubang secara tiba-tiba dalam kecepatan tinggi. Contoh lain adalah ketika roda ban sepeda motor melewati lubang yang berdiameter dan kedalaman yang cukup besar sehingga mengganggu pengendara menjaga keseimbangan dan kemampuan mengontrol sepeda motornya.

b. Jalan berombak

Jalan berombak adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal atau jalan aspal yang bergelombang, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami

kerusakan. Jalan yang berombak dapat mengurangi kontrol dalam berkendara dan mengganggu keseimbangan, untuk itu pengendara sebaiknya mengurangi kecepatannya ketika melewati jalan dengan kondisi rusak.

c. Jalan licin/basah

Permukaan jalan yang basah dan licin, cenderung membuat keamanan dan kenyamanan berkurang.² Serta dapat menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan. Kondisi yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu-lintas, karena keseimbangan ketika berkendara akan berkurang saat melintasi jalan yang licin, lalu dapat tergelincir dan jatuh hingga menabrak kendaraan lain di dekatnya. Ban juga berperan penting untuk melewati permukaan jalan yang licin/basah, dengan kondisi ban yang baik maka pengendara lebih dapat mengontrol kendaraannya. Selain itu, melakukan pengereman di permukaan jalan yang licin juga sebaiknya tidak secara mendadak karena akan berefek selip pada roda ban.

Tidak hanya faktor manusia atau faktor kendaraan tapi faktor lainnya. Selain tingkat kepatuhan pengendara terhadap alat pengaman berkendara keselamatan lalu-lintas di dukung oleh sarana dan prasarana pendukung. Beberapa faktor yang menyebabkan angka kecelakaan lalu-lintas juga di sebabkan karena kondisi dan fasilitas jalan yang kurang memadai. Seperti pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, kondisi pemukiman jalan, tidak memadainya bahu jalan fasilitas pejalan kaki yang sering kali diabaikan atau

²Muhammad Irwan Hidayat, "Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu-Lintas yang Mengakibatkan Kematian (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Sungguminasa Tahun 2009-2013)", *skripsi*, (Gowa: Fak. Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2014), h. 32.

bahkan tidak tersedia. pagar pembatas di jalan raya, marka jalan, rambu lalu-lintas dan pencahayaan ruas jalan.

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Memilih kendaraan yang cocok atau sesuai dengan kebutuhan adalah keputusan penting yang harus dipilih oleh seorang pengendara. Kendaraan yang cocok akan memberi pengendara pengendalian yang baik.. Hal ini dapat mempengaruhi kemampuan untuk menyeimbangkan dan mengendalikan kendaraan tersebut. Kondisi dari kendaraan itu sendiri juga merupakan hal yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara tersebut. Menurut penyampaian Bripka Nursyamsu Alam M dari hasil wawancara dengan penulis, beliau mengatakan bahwa:

“Salah satu juga yang merupakan penyebab terjadinya kecelakaan yaitu kendaraan yang tidak layak jalan antara lain karena rem tidak berfungsi (rem *blong*), peralatan yang sudah aus tidak diganti, ban gundul, dan berbagai penyebab lainnya”.³

Tabel 3
Penyebab Laka Faktor Kendaraan

Faktor Kendaraan	Tahun					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Rem		6	2	3	9	20
Kelistrikan		2	3	2	1	8
Kemudi			1			1
Mesin		1				1

³Nursyamsu Alam M (32 tahun), BA Operator Laka Polres Gowa, Wawancara, Polres Gowa, 15 Februari 2016.

Roda	1	2	1		2	6
Lampu		6	6	4	5	21
Ban Gundul		3	3	3	4	13
Kaca Spion		4	6	2	7	19
Gigi Transmisi		1	1	1		3
Total	1	25	23	15	28	92

(Sumber Data: Sat Lantas Polres Gowa 2016)

Berdasarkan tabel 3 dapat dilihat, kecelakaan lalu-lintas tahun 2011 sampai 2016 laka faktor kendaraan sebanyak 92 kasus. Pada tahun 2011 paling sedikit yaitu sebanyak 1 kasus, kemudian tahun 2012 sebanyak 25 kasus, tahun 2013 sebanyak 23 kasus, tahun 2014 sebanyak 15 kasus, dan tahun 2015 paling dominan sebanyak 28 kasus. Pada kasus kecelakaan yang terjadi, faktor kendaraan yang disebabkan pada lampu yang tidak berfungsi sebanyak 21 kasus. Berikut penulis akan memaparkan penyebab kecelakaan (laka) faktor kendaraan:

Faktor-faktor kendaraan yang beresiko menimbulkan kecelakaan lalu-lintas pada pengendara, adalah:

a. Lampu kendaraan

Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan memiliki paling banyak kasus yaitu sebanyak 21 kasus. Lampu kendaraan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu-lintas bagi pengendara sepeda motor terutama fungsinya pada malam hari, harus dilengkapi dengan lampu-lampu dan pemantul cahaya yang meliputi:

1) Lampu utama

Lampu utama terbagi menjadi dua, yaitu lampu utama dekat dan lampu utama jauh. Lampu utama berfungsi sebagai penerang utama bagi pengendara

dan sebagai penanda keberadaan bagi pengendara lain. Ketika berkendara lampu utama dekat yang lebih sering dipergunakan, karena lampu utama jauh dapat mengganggu penglihatan pengendara lain yang berlawanan arah. Lampu utama jauh digunakan ketika berada pada jalanan sepi. Lampu utama dekat dan jauh berwarna putih atau kuning muda, lampu harus dapat menerangi jalan sekurang-kurangnya 40 meter ke depan sepeda motor untuk lampu utama dekat dan sekurang-kurangnya 100 meter ke depan sepeda motor untuk lampu utama jauh.

2) Lampu indikator/sein

Lampu ini wajib dimiliki sepeda motor yang letaknya sepasang di depan. Fungsinya adalah sebagai penunjuk arah untuk memberitahu arah tujuan kita kepada pengendara dibelakang kita atau kendaraan di depan kita, selain itu juga dapat digunakan ketika akan berpindah jalur. Lampu ini berwarna putih atau kuning tua dan berkelip-kelip, harus dapat dilihat pada malam hari maupun siang hari.

3) Lampu rem

Lampu rem berfungsi untuk memberitahu pengendara lain di belakang agar mengurangi kecepatan dan sebagai tanda bahwa kendaraan mengurangi laju kecepatannya. Lampu ini harus berwarna merah terang tetapi tidak menyilaukan pengendara dibelakangnya.

b. Rem Blong

Rem merupakan komponen penting dari kendaraan yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan. kendaraan memiliki dua rem, yaitu rem depan dan rem belakang. Rem depan lebih efektif dibandingkan rem

belakang bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin. Satu-satunya saat di mana rem depan tidak boleh digunakan adalah saat jalan ditutupi oleh es atau jalan yang ditutupi oleh pasir. Teknik pengereman yang baik adalah menggunakan kedua rem untuk memberhentikan atau mengurangi kecepatan, lalu menurunkan transmisi. Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akan berkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu-lintas. Kecelakaan lalu-lintas yang diakibatkan oleh kerusakan rem (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan.

c. Ban

Hal-hal yang harus diperhatikan pada ban yaitu tekanan ban dan kerusakan ban. Kendala pada ban meliputi ban kempes dan ban pecah, ban kempes adalah kondisi dimana tekanan ban kurang ataupun berkurang walaupun sudah di pompa, hal ini dapat disebabkan oleh rusaknya pentil ban ataupun longgar. Sedangkan ban pecah adalah kerusakan ban secara tiba-tiba yang dapat disebabkan oleh ban yang tertusuk oleh paku, batu tajam, atau benda lainnya yang dapat melubangi ban. Ban yang gundul juga dapat pengemudi mengalami kecelakaan karena dapat membuat ban jadi selip dan sulit dikendalikan.

d. Kaca Spion

Fungsi kaca spion adalah untuk mengetahui aktifitas kendaraan yang berada di belakang kita dan tentunya membuat anda melihat ke belakang. Jika ada yang ingin mendahului kita, kita akan lebih tahu dan bisa memberikan jalan

untuk pengendara yang ingin mendahului tersebut sehingga akan mengurangi faktor kecelakaan. Namun, masih banyak pengendara yang tidak menggunakan kaca spion khususnya sepeda motor, sehingga kondisi seperti ini dapat menimbulkan resiko kecelakaan karena tidak dapat memperhatikan kendaraan yang dibelakangnya pada ingin mengubah arah kendaraannya.

Keseluruhan faktor kendaraan yang berimplikasi terhadap perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi kecelakaan yang diakibatkan faktor kendaraan, kendaraan membutuhkan perawatan dan perbaikan secara berkala. Sedangkan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan seperti kendaraan yang kelebihan muatan. Tingkat resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklayakan kendaraan cukup tinggi, sehingga diperlukan ketegasan dari aparat kepolisian untuk menindak lanjut pelanggaran akan hal tersebut diatas.

3. Faktor Cuaca

Faktor cuaca pun bisa menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan pada saat musim hujan, misalnya jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang berkurang. Asap dan kabut pun dapat mengganggu jarak pandang, khususnya di daerah pegunungan. Jika sudah demikian, tidak ada yang bisa dilakukan kecuali kembali meningkatkan kewaspadaan. Nyalakan lampu dan perlahan laju kendaraan adalah dua hal yang bisa diandalkan.

Tabel 4
Penyebab laka faktor cuaca

Faktor Cuaca	Tahun					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Berkabut		3	1	1	1	6
Hujan/Disertai angin kencang	5	3		1	1	10
Total	5	6	1	2	2	16

(Sumber Data: Sat Lantas Polres Gowa 2016)

Berdasarkan tabel 4 dapat dilihat, kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan laka faktor cuaca pada tahun 2011 sampai tahun 2015 sebanyak 16 kasus. Pada tahun 2011 sebanyak 5 kasus, tahun 2012 sebanyak 6 kasus, kemudian tahun 2013 sebanyak 1 kasus, tahun 2014 sebanyak 2 kasus, dan tahun 2015 sebanyak 2 kasus. Penyebab laka faktor cuaca yang disebabkan oleh kabut serta hujan dan disertai angin kencang dapat membuat jarak pandang pengemudi jadi berkurang sehingga pengemudi yang melajukan kendaraan dengan kecepatan tinggi lebih beresiko terjadi kecelakaan.

4. Faktor Manusia

Manusia sebagai pengendara yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu-lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas. Pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat

ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Sesuai apa yang diungkapkan oleh Bripta Nursyamsu Alam M bahwa:

“Salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas khususnya di daerah kabupaten gowa dikarenakan kelalaian pada pengemudi kendaraan yang tidak menaati rambu-rambu lalu-lintas, menggunakan HP pada saat berkendara, melampaui batas kecepatan kendaraan, dan lain-lain”.⁴

Berikut penyusun akan memaparkan penyebab kecelakaan (laka) faktor manusia:

Tabel 5
Penyebab Laka Faktor Manusia

Faktor Manusia	Tahun					Total
	2011	2012	2013	2014	2015	
Melakukan Aktitas Lain	3	1	5	2	6	17
Salah Memberi Isyarat	1	3	1	7	8	20
Gagal Memberi Tanda		6	3	10	13	32
Tertidur/Kelelahan	4		4			8
Menggunakan HP			2			2
Berhenti Mendadak	4	2	1		2	9
Mendadak Merubah Kecepatan	46	119	5	17	19	206
Ceroboh Saat Menyalip	23	31	25	57	66	202
Ceroboh Terhadap Lalu-lintas Dari Depan	10	22	50	115	245	451
Ceroboh Saat Belok	22	23	25	45	52	167
Lalai Saat Mundur						0
Menyalip di Tikungan	1		12	11	4	28
Salah Posisi Parkir		4	1	1		6
Mengabaikan APILL				1	2	3
Mengabaikan Aturan Lajur	8	3	3	8	15	37
Melampaui Batas Kecepatan	40	38	5	15	36	134
Mabuk	52	4	2	6	12	76
Mengabaikan Posisi				2	1	3
Memotong Setelah Menyalip	11		2	1	3	17
Mengabaikan Rambu dan Marka		1		3	6	10
Gagal menjaga Jarak Aman		2	1		1	4

⁴Nursyamsu Alam M (32 tahun), BA Operator Laka Polres Gowa, Wawancara, Polres Gowa, 15 Februari 2016.

Mengabaikan Hak Jalur Pejalan Kaki		22	1	9	22	54
Total	225	281	148	310	522	1486

(Sumber Data: Sat Lantas Polres Gowa 2016)

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa dari semua faktor kecelakaan, yang paling mendominasi penyebab terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia. Angka kecelakaan tertinggi yaitu ceroboh terhadap lalu-lintas dari depan sebanyak 451 kasus, kemudian mendadak merubah kecepatan sebanyak 206 kasus, dan ceroboh saat menyalip sebanyak 202 kasus. Berdasarkan data diatas kecelakaan yang disebabkan faktor manusia yang tidak tertib mengemudi serta ceroboh atau lalai dan tidak mematuhi rambu lalu-lintas terbilang masih sangat tinggi. Seperti pada tahun 2011 sebanyak 225 kasus, tahun 2012 sebanyak 281 kasus, sedangkan pada tahun 2013 sebanyak 148 kasus merupakan paling sedikit terjadi kasus kecelakaan selama 5 tahun terakhir, kemudian tahun 2014 sebanyak 310 kasus, dan tahun 2015 paling banyak terjadi kasus yang dilakukan oleh pengemudi sebanyak 522 kasus. Total kasus yang terjadi selama tahun 2011 sampai tahun 2015 yaitu sebanyak 1486 kasus. Adapun faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu-lintas pada faktor manusia adalah:

a. Ceroboh

Ceroboh merupakan salah satu faktor yang paling banyak mendapat kasus seperti ceroboh terhadap lalu-lintas dari depan sebanyak 451 kasus, ceroboh saat menyalip sebanyak 202, ceroboh saat berberbelok yaitu 167 kasus. Ceroboh adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain ketika mengemudi, sehingga

perhatiannya tidak fokus ketika berkendara. Ceroboh yang terjadi dapat berasal dari lingkungan ataupun perilaku pengemudi ketika berkendara, seperti pandangan tidak fokus atau berbincang di jalan raya sehingga tidak dapat mengantisipasi dalam menghadapi situasi lalu-lintas dan tidak memperhatikan lingkungan sekitar yang dapat berubah mendadak.

b. Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas pada pengendara karena pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan/atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat. Ciri-ciri pengemudi yang mengantuk adalah sering menguap, perih pada mata, lambat dalam bereaksi, berhalusinasi, dan pandangan kosong.

c. Lelah

Faktor kelelahan merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan, kelelahan dapat mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu-lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara..

d. Mabuk

Mabuk dapat disebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkotik. Mabuk yang disebabkan alkohol memiliki peranan penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu-lintas pada pengendara sepeda motor. Oleh karena itu, pengendara dilarang mengonsumsi alkohol sebelum berkendara atau tubuhnya mengandung alkohol ketika ingin berkendara. Alkohol dan berkendara merupakan kombinasi yang fatal.

e. Tidak tertib

Tidak tertib dalam berlalu-lintas merupakan ketidakdisiplinan pengendara dalam berkendara yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Tidak tertibnya pengendara itu dapat disebabkan oleh perilaku berkendara yang buruk dan kesadaran akan berlalu-lintas dengan benar yang rendah, seperti melanggar marka atau rambu lalu-lintas, mendahului kendaraan lain melalui jalur kiri, dan sebagainya.

f. Tidak terampil

Mengendarai kendaraan membutuhkan keterampilan yang memerlukan latihan selama bertahun-tahun dan praktek dengan menggunakan teknik berkendara yang tepat, contoh dari pengendara yang tidak terampil seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar dalam terlibat kecelakaan daripada pengendara yang telah mahir.

Oleh karena itu, mengendarai kendaraan membutuhkan keterampilan yang di dapat melalui latihan dan pengalaman serta praktek dengan teknik berkendara yang baik.

g. Kecepatan tinggi

Kecepatan merupakan hal yang dapat dikontrol pengendara sesuai keinginannya, akan tetapi perilaku dari pengendara sering kali membawa kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Faktor tersebutlah yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas, karena terkadang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi tanpa menghiraukan jarak kendaraan dengan

depan ataupun samping. Jarak yang aman antara kendaraan yang dikemudikan dengan kendaraan yang ada di depan adalah selang waktu 2 detik, jarak itulah yang dapat ditolerir agar pengendara dapat mengerem kendaraannya dengan baik.

Melihat dari jumlah kecelakaan lalu-lintas pada tabel di atas, bahwa kecelakaan terjadi sebagian besar disebabkan oleh manusia. Presentase Tingkat kecelakaan pada kurun waktu 5 (lima) Tahun di wilayah hukum Polres Gowa mulai dari tahun 2011-2015 mengalami peningkatan dan jumlah kasus pada periode tersebut menunjukkan angka yang sangat tinggi sebanyak 1486 kasus selama 5 tahun terakhir dan didominasi pada tahun 2015 sebanyak 522 kasus.

Maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan faktor utama penyebab terjadinya suatu kecelakaan di jalan raya. Hal tersebut dapat diuraikan dalam 2 bagian yaitu:

a. Kelalaian pada pengemudi

Faktor yang disebabkan oleh manusia dan kendaraan adalah laju kendaraan bermotor yang melebihi batas kecepatan yang ditetapkan yang kemudian diikuti dengan peristiwa ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Kendaraan yang melaju di atas kecepatan rata-rata atau melebihi batas normal yang ditetapkan peraturan berlalu-lintas merupakan faktor dari kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian manusia dalam memacu kendaraannya. Sementara itu, peristiwa meletusnya ban merupakan faktor yang dibawa kendaraan. Pecahnya ban bisa diakibatkan kondisi ban yang sudah gundul

maupun tekanan angin dalam ban yang kurang. Ini juga disebabkan karena faktor kelalaian manusia.

b. Kelalaian pada korban

Terjadinya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya juga dapat disebabkan karena kelalaian korban, selain pengemudi kendaraan dalam berkendara. Seperti korban tidak memperhatikan kendaraan yang lewat pada saat menyeberangi jalan, dll. Serta fasilitas pejalan kaki saringkali disalahgunakan oleh pihak lain, misalnya pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan dapat membahayakan pejalan kaki dan dapat mengganggu kelancaran lalu-lintas kendaraan lainnya dan dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan, apabila pedagang kaki lima tersebut berjualan di ruas jalan.

Oleh karena itu, dari keempat faktor penyebab terjadi kecelakaan yang terjadi semuanya tergantung pada kesigapan dari manusianya. Jika ia berusaha untuk lebih hati-hati dan selalu mengontrol kenderaanya, kecelakaan akan sangat kecil terjadi. Jika pun terjadi kecelakaan, tentunya bukan berasal dari dirinya, tapi dari orang lain.

Selain itu, pentingnya ada kerjasama pengemudi, pemerintah dan kepolisian dalam hal menanggulangi kecelakaan lalu-lintas. Pengemudi waspada dalam mengemudikan kenderaannya, pemerintah mau memperbaiki jalan-jalan yang rusak atau kurang layak untuk dilalui kendaraan dan pihak kepolisian untuk selalu siaga di area yang sering terjadi kecelakaan.

Tanpa adanya kerjasama yang nyata, maka kecelakaan yang terjadi sangat sulit diminimalisir. Menghilangkan kecelakaan secara total tentulah mustahil, yang bisa hanyalah meminimalisir terjadinya kecelakaan. Tak ada jalan yang tepat dilakukan kecuali pengemudi mematuhi seluruh rambu-rambu lalu-lintas.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan secara jelas mendefinisikan bahwa: Kecelakaan lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Sedangkan pelanggaran lalu-lintas mulai dari Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 sampai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tidak mendefinisikan secara tegas pelanggaran lalu-lintas kecuali jenis-jenis pelanggaran, penjelasan yang cukup relevan hanya kita jumpai pada Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 pasal 211, yaitu: yang diperiksa menurut acara pemeriksaan pada paragraf ini ialah pelanggaran tertentu terhadap peraturan perundang-undangan lalu-lintas jalan.

Dengan landasan yuridis tersebut dan defenisi kata pelanggaran berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia bahwa pelanggaran merupakan perbuatan (perkara) melanggar; tindak pidana yang lebih ringan daripada kejahatan, maka dapat disimpulkan bahwa pelanggaran merupakan perbuatan yang tidak sesuai dengan segala aturan yang ada dalam perundang-undangan lalu-lintas dan angkutan jalan.

Menjadi pendapat umum kekinian bahwa awal terjadinya kecelakaan lalu-lintas rata-rata diawali oleh pelanggaran lalu-lintas, untuk memahami pendapat tersebut penting untuk memahami jenis dari pelanggaran tersebut Satlantas Polres Gowa mengelompokkan menjadi 2 jenis yaitu pelanggaran sebagai penyebab langsung (gar potensial laka, macet) dan pelanggaran sebagai penyebab tidak langsung terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Pelanggaran lalu-lintas sebagai penyebab langsung biasanya dapat ditentukan dari jenis pelanggaran yang dilakukan yang dikategorikan sebagai pelanggaran berat dan sedang. Pelanggaran lalu-lintas sebagai penyebab tidak langsung juga biasanya dapat ditentukan dari jenis pelanggaran yang dilakukan yang dikategorikan sebagai pelanggaran Ringan.

Kejadian apapun pasti memiliki suatu dampak, entah itu pada diri sendiri, orang lain maupun fasilitas umum. Kecelakaan juga mempunyai suatu dampak seperti luka ringan, luka berat, meninggalnya seseorang, ketidak nyamanan lingkungan, gangguan psikologis atau trauma, mengganggu aktifitas di jalan raya

Luka ringan merupakan dampak dari kecelakaan yang paling tidak bisa dihindarkan. Setiap orang akan mengalami luka ringan jika mengalami kecelakaan seperti luka lecet, memar, dan lain-lain. Untuk luka ringan kita bisa memberi obat merah pada bagian tubuh yang terluka, dan untuk luka memar kita bisa memberi obat oles seperti balsem. Untuk menghilangkan rasa tegang setelah terkena kecelakaan kita bisa datang ke tempat tukang pijat untuk mengendorkan saraf.

Luka berat tidak akan terhindarkan jika terjadi sebuah kecelakaan kendaraan bermotor dengan kecepatan yang tinggi. Dari kecelakaan tersebut korban dapat mengalami retak tulang, patah tulang, dapat terjadi pula hilang ingatan. Jika si korban mengalami luka berat harus sesegera mungkin dibawa ke rumah sakit terdekat agar langsung ditangani oleh tim dokter.

Meninggalnya seseorang dalam sebuah kecelakaan maut sudah pasti ada. Tidak hanya si pengendara yang akan meninggal dunia, bisa juga pengendara lain yang terlibat dalam kecelakaan tersebut ikut meninggal dunia. Masyarakat yang sedang tidak mengendarai juga dapat menjadi korban dari sebuah kecelakaan maut.

Dampak dari kecelakaan lalu-lintas lainnya adalah kenyamanan di sekitar tempat kecelakaan. Dari masyarakat sekitar tempat kecelakaan tersebut akan merasa tidak nyaman setelah terjadinya kecelakaan. Tidak sedikit juga ada masyarakat yang masih mempercayai hal mistis dan mengait-ngaitkannya dengan kecelakaan yang terjadi, masyarakat tersebut akan menganggap kecelakaan tersebut adalah permintaan tumbal dari makhluk halus yang menjaga tempat tersebut. Dengan hal itu anak-anak akan merasa tidak nyaman jika melewati jalan tersebut apalagi pada waktu malam hari.

Anak kecil yang melihat sebuah kecelakaan akan mengalami sebuah gangguan psikologis bahkan bisa juga terkena trauma yang mendalam, sehingga pada saat anak tersebut akan belajar untuk mengendarai kendaraan bermotor dia akan ragu-ragu, bahkan bisa menjadi sebuah ketakutan yang berlebih pada si anak sehingga dia tidak mau belajar mengendarai kendaraan bermotor.

Jika ada sebuah kecelakaan kebanyakan orang akan menonton, hal ini terjadi karena banyak orang beranggapan bahwa jika kita ikut serta untuk menolong korban kecelakaan, biasanya akan terjadi penuduhan terhadap pihak yang menolog bahwa si penolong terlibat dalam kecelakaan tersebut. Hal itulah yang menyebabkan kebanyakan masyarakat hanya menonton kecelakaan. Pengendara lain akan penasaran jika ada keramaian di pinggir jalan, maka pengendara lain akan berhenti sejenak untuk melihat apa yang terjadi, dan hal ini akan mengakibatkan sebuah kemacetan jalan raya dan terganggunya aktivitas di jalan tersebut.

C. Upaya yang Dilakukan oleh Aparat Kepolisian dalam Menanggulangi Terjadinya Kecelakaan Lalu-Lintas

Upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Menurut Bripka Nursyamsu Alam M (BA Operator Laka) bahwa:

“Upaya yang dilakukan untuk menanggulangi kecelakaan lalu-lintas yaitu ada 3, pre-emptif, preventif, dan refresif”.⁵

Untuk lebih jelasnya penulis akan memaparkannya sebagai berikut:

1. Pendekatan Pre-emptif

Upaya Pre-emptif adalah upaya-upaya awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana, sebagaimana hasil penelitian penulis, dalam wawancara terhadap salah seorang polisi anggota Polres Gowa sebagai aparat hukum mengenai upaya kepolisian menanggulangi terjadinya

⁵Nursyamsu Alam M, S.H. (32 tahun), BA Operator Laka Polres Gowa, Wawancara, Polres Gowa, 15 Februari 2016.

pelanggaran lalu-lintas. Bripka Nursyamsu Alam M (BA Operator Laka) mengatakan bahwa:

“Upaya yang dilakukan adalah dengan cara melaksanakan seminar, sosialisasi di sekolah, kampus, masyarakat, melalui penyuluhan guna memberikan pemahaman etika berlalu-lintas. Dan penyuluhan itupun dilakukan tdk hanya sekali atau dua kali, namun setiap tahun dilakukan karna banyak anak dibawah umur bahkan orang dewasa sekalipun yang perlu di bimbing dan di beri tahu tentang tata cara berlalu-lintas yang baik dan benar. Serta untuk mensosialisasikannya membutuhkan waktu yang lama terutama untuk daerah pedesaan, seperti daerah malino, manuju, dan lain-lain”.⁶

Upaya seperti ini sangat penting untuk dikedepankan mengingat pencegahan secara dini melalui optimalisasi kegiatan-kegiatan bidang edukatif agar tercipta suatu kesadaran, kewaspadaan, daya tangkal serta terbina dan terciptanya kondisi perilaku atau norma hidup taat pada aturan. Kegiatan ini pada dasarnya berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan pola hidup sederhana dan kegiatan positif terutama bagi remaja dan orang dewasa. Upaya ini dapat dilaksanakan melalui cara-cara sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan program ‘Polisi Sahabat Anak’ , dalam wujud : Pengenalan rambu lalu-lintas, Kunjungan ke Satuan Lalu-lintas, pengenalan kendaraan, Taman bermain lalu-lintas diberbagai sekolah/tempat umum lainnya.
- b. Police goes to campus, dalam wujud: Pelaksanaan layanan SIM keliling dikampus-kampus, Forum bersama antara polisi dan mahasiswa dalam bentuk kegiatan sosial (pengawalan), pengecekan surat-surat kendaraan dilingkungan kampus, sosialisasi peraturan dan kegiatan akademisi

⁶Nursyamsu Alam M (32 tahun), BA Operator Laka Polres Gowa, Wawancara, Polres Gowa, 15 Februari 2016.

lainnya. Supaya ada hubungan timbal balik atau saran yang di dapat dari mahasiswa.

- c. Pemberdayaan Masyarakat sebagai upaya mencegah kecelakaan lalu-lintas tidak dapat dilaksanakan sendiri oleh Polisi namun dibutuhkan peranan masyarakat pula. Masyarakat perlu mengetahui dan memahami aturan dalam berlalu-lintas untuk meminimalkan kecelakaan yang terjadi.
- d. Komunikasi Publik, dalam bentuk: Pelayanan masyarakat dibidang lalu-lintas melalui komunikasi dunia maya seperti pengadaan website/blog lalu-lintas yang up to date. Membuka pelayanan arus kendaraan secara real time dengan menggunakan media televisi/radio lokal baik berupa visual maupun audio serta melalui media jejaring sosial seperti twitter. Melaksanakan kampanye melalui baleho, spanduk dan media lainnya.

2. Pendekatan Preventif

Preventif adalah tindak lanjut dari upaya pre-emptif. Dalam upaya pre-emptif yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk dilakukannya kejahatan. Dengan kata lain, upaya preventif (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan lalu-lintas di jalan raya. Dalam hal ini keberadaan polisi pada setiap pos keamanan yang berada di jalan dalam hal menutup kesempatan bagi para pengendara yang belum memiliki surat-surat untuk dapat membawa kendaraan bermotor di jalan. Selain itu juga dilakukan pengawasan dengan cara swiping.

Menurut hasil wawancara dengan Bripka Nursyamsu Alam M, bahwa:

“Upaya preventif atau pencegahan yang biasa dilakukan itu seperti penjagaan di pos polisi, patroli, dan lain sebagainya”.⁷

Bentuk pencegahan kecelakaan lalu-lintas melalui kehadiran atau keberadaan anggota lalu-lintas itu sendiri. Pendekatan ini dapat dilaksanakan melalui beberapa cara diantaranya :

a. Turjawali

Pelaksanaan fungsi pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli dilaksanakan dengan optimalisasi peran anggota satuan lalu-lintas, seperti :

1) Pengaturan

Pengaturan Harian Pagi hari, dengan menempatkan anggota gatur dititik-titik rawan kemacetan dan kecelakaan dengan konsep ‘Polisi Senyum’. Konsep ini mengedepankan pengaturan oleh anggota Lalu-lintas secara humanis dan tanpa penegakan hukum formal melainkan peringatan. Hal ini penting mengingat pagi hari adalah waktu dimana hampir setiap orang memulai aktivitasnya, sehingga situasi yang tertib, cerah, dan penuh keceriaan diharapkan dapat memberikan kesan tersendiri bagi masyarakat.

2) Penjagaan

- a) Penempatan anggota pada pos-pos lalu-lintas yang ada
- b) Sistem komunikasi terpadu anggota dengan menggunakan pendekatan komunikasi langsung, utamanya dalam percepatan penanganan kecelakaan lalu-lintas.

⁷Nursyamsu Alam M (32 tahun), BA Operator Laka Polres Gowa, Wawancara, Polres Gowa, 15 Februari 2016.

3) Pengawalan

- a) Pelaksanaan pengawalan pada kegiatan-kegiatan tertentu masyarakat bahkan tanpa diminta, seperti iring-iringan jenazah, ambulance dan sebagainya.
- b) Pengawalan rutin pada kegiatan-kegiatan prioritas

4) Patroli

- a) Patroli rutin dan terjadwal
- b) Patroli insidental pada titik-titik kerawanan
- c) Patroli sepeda pada aktivitas tertentu masyarakat seperti patroli sepeda pada event 'car free day'

b. Penerbitan SIM/STNK

Penerbitan SIM/STNK merupakan bagian dari pelayanan masyarakat, sehingga prosesnya harus benar-benar transparan, akuntabel, dan profesional dengan tidak meninggalkan sisi humanis.

1) Pelayanan SIM/STNK

- a) Melayani dengan profesional dan prosedural
- b) Pelayanan perpanjangan SIM dengan cepat dan humanis dengan mengedepankan polisi wanita sebagai ujung tombak pelayanan.

2) Pemberdayaan Komunitas masyarakat

- a) Membuka komunikasi aktif dengan badan usaha penyedia jasa lalu-lintas seperti jasa pembuatan SIM.
- b) Membangun kerjasama pembuatan SIM dengan badan usaha penyedia jasa 'latihan mengemudi'.

c. Kerjasama Lintas Sektoral

Pelibatan instansi lain diluar Polri seringkali terabaikan, padahal kegiatan ini memiliki peranan penting utamanya dalam menciptakan pelayanan publik.

- 1) Dinas Perhubungan berkaitan erat dengan pengadaan serta perbaikan marka jalan dan rambu-rambu lalu-lintas.
- 2) Dinas Pekerjaan Umum berkaitan dengan kualitas jalan raya serta perbaikan-perbaikan jalan, dimana kondisi jalan juga merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas.

3. Pendekatan Represif

Pendekatan represif merupakan tugas pokok kepolisian dalam aspek penegakan hukum, namun langkah ini adalah langkah terakhir setelah upaya pre-emptif dan preventif dilaksanakan. Pendekatan represif secara tegas diutamakan kepada pelanggaran yang benar-benar berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu-lintas. Pendekatan represif yang biasa dilakukan oleh polresta gowa dalam hal ini polisi lalu lintas meliputi:

a. Operasi Rutin

Operasi rutin lalu-lintas dilaksanakan utamanya guna memeriksa kelengkapan kendaraan dan kelengkapan perorangan dari para pengguna jalan raya. Pendekatan ini akan efektif dijalankan dengan melibatkan semua unsur pelaksana tugas dibidang lalu-lintas. Penegakan hukum bidang penindakan (represif) meliputi penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu-lintas dimana penindakan pelanggaran lalu-lintas dapat dilakukan secara educatif yaitu

memberikan teguran dan peringatan dengan cara simpatik terhadap para pelanggar lalu-lintas, sedangkan secara yuridis adalah penindakan dengan menggunakan tilang.

b. Operasi Gabungan

Operasi gabungan dapat dilaksanakan dengan melibatkan unsur Dinas LLAJ serta unsur Militer, harapannya tidak hanya masyarakat menjadi lebih taat pada aturan jalan raya namun juga mencegah adanya kemungkinan anggota-anggota TNI/Polri yang melanggar aturan.

Menurut penyusun, upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian Polres Gowa tidak optimal. Meskipun kepolisian Polres Gowa telah melaksanakan upaya pre-emptif seperti seminar, sosialisasi di sekolah, kampus, masyarakat, melalui penyuluhan guna memberikan pemahaman etika berlalu-lintas. Namun masih banyak masyarakat yang belum mengetahui cara berlalu-lintas yang baik, terutama masyarakat yang tinggal di pedesaan. Upaya preventif juga telah dilakukan seperti pejagaan di pos polisi, patroli, dan sebagainya. Upaya represif pun juga telah dilakukan seperti operasi rutin (*sweeping*) dan operasi gabungan guna untuk mencegah adanya kemungkinan anggota-anggota TNI/Polri yang melanggar aturan. Upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian tidak serta merta dapat terlaksana dengan baik karena mengingat salah satu kendala dalam menanggulangi kecelakaan lalu-lintas adalah kurangnya perhatian dari masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu-lintas, meskipun telah dilaksanakan seminar atau sosialisasi di sekolah, kampus dan masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari data kecelakaan yang diperoleh penyusun, karena kebanyakan kecelakaan yang terjadi

disebabkan oleh faktor manusia sebanyak 1486 kasus dalam 5 tahun terakhir. Dan didominasi oleh kecerobohan, kelalaian atau kurang perhatian terhadap lalu-lintas dari depan sebanyak 451 kasus. Maka dari itu, upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian masih perlu di tingkatkan seperti seminar dan sosialisasi ke setiap sekolah yang berada di Kabupaten Gowa mulai dari SD, SMP, SMA, Kampus, dan sosialisasi ke masyarakat harus sering dilakukan guna memberikan pemahaman berlalu-lintas sejak dini dan untuk mendapatkan perhatian lebih dari pelajar dan masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu-lintas. Diharapkan pihak kepolisian dalam penanggulangan pelanggaran lalu-lintas lebih ditingkatkan penjagaan di pos-pos polisi dan lebih tegas dalam menindaki pelanggaran tersebut.

BAB V

PENUTUP

A. *Kesimpulan*

Berdasarkan pokok permasalahan yang dibahas pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Faktor penyebab kecelakaan lalu-lintas di Kabupaten Gowa terbagi 4 yaitu faktor manusia, kendaraan, jalan, dan cuaca. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam sebuah peristiwa kecelakaan lalu-lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas. Pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas ini bisa terjadi karena sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Terjadinya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya juga dapat disebabkan karena kelalaian korban, selain pengemudi kendaraan dalam berkendara. Faktor kendaraan seperti kendaraan yang tidak jalan, faktor jalan seperti jalan rusak atau berlubang, dan faktor cuaca seperti hujan dan kabut.
2. Upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi kecelakaan ada 3 yaitu pre-emptif, preventif dan represif. Upaya pre-emptif seperti melaksanakan seminar, sosialisasi di sekolah, kampus, masyarakat, melalui penyuluhan guna memberikan pemahaman etika berlalu-lintas. Upaya preventif seperti turjawali (pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan

patroli), penerbitan SIM/STNK, dan kerjasama lintas sektoral. Dan upaya represif seperti operasi rutin dan operasi gabungan.

B. *Implikasi Penelitian*

1. Bagi masyarakat pengguna jalan raya, baik masyarakat sebagai pengemudi kendaraan maupun masyarakat pejalan kaki untuk lebih memperhatikan rambu-rambu lalu-lintas karena sebagian besar terjadinya kecelakaan diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas dan pengemudi dalam berkendara supaya berkonsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya.
2. Pihak kepolisian selaku aparat penegak hukum sebaiknya meningkatkan sosialisasi kepada seluruh masyarakat tentang tata cara berlalu-lintas yang baik dan benar. Serta memberikan pemahaman berlalu-lintas sejak dini dan untuk mendapatkan perhatian lebih dari masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu-lintas. Mengingat salah satu kendala penanggulangan kecelakaan lalu-lintas adalah kurang perhatian dari masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu-lintas. Diharapkan pihak kepolisian dalam penanggulangan pelanggaran lalu-lintas lebih ditingkatkan penjagaan di pos-pos polisi dan lebih tegas dalam menindaki pelanggaran tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- “Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas”. *Situs resmi Nasional News Viva*. <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/653241-ini-jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas> (26 Desember 2015).
- Aniah, Ilham. “Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana Kelalaian dalam Berkendaraan (Studi Kasus Putusan No.1508/Pid.B/2012/PN.MKS)”. *Skripsi*. Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, 2014.
- Departement Agama RI. *Al-Quran Tajwid dan Terjemah*. Surakarta: Ziyad Books, 2009.
- Hardiman. *Gerakan Disiplin Nasional dalam Berlalu-lintas Sejak Dini*. Cet. V; Jakarta: Graha Umbara, 2000.
- Hidayat, Muhammad Irwan. “Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Kematian (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Sungguminasa Tahun 2009-2013)”. *Skripsi*. Makassar: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Alauddin, 2012.
- HS, Salim. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*. Cet. VII; Jakarta: 2011.
- Prodjodikoro, Wirjono. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Cet. VI; Bandung: PT Refika Aditama, 2014.
- Quthb, Syahid Sayyid. *Tafsir fi zhilalil Quran*. terj. As’ad Yasin, Abdul Aziz Salim Basyrahil, dan Muchotob Hamzah, di *Bawah Naungan Al-Quran*. jilid. 2., Jakarta: Gema Insani, 2001.
- Republik Indonesia. *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor*.
- Republik Indonesia. *Undang-undang RI Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Schaffmeister, D, dkk., *Hukum Pidana*. Cet. II; Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2011.
- Sip, Song. “Tinjauan Hukum Pidana dalam Penerapan Pasal 359 KUHP pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Oleh Hakim Pengadilan Negeri Sukoharjo”. *Skripsi*. Sukoharjo: Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, 2008.
- Subekti. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Intermedia; Jakarta: 1991. Dikutip dalam Marilang. *Hukum Perikatan*. Makassar: Alauddin University Press, 2013.
- Tim Reality. *Kamus Terbaru Bahasa Indonesia*. Surabaya: Reality Publisher, 2008.
- Zainovsky, Sergie. “Kesengajaan dan kealpaan”, Blog Sergie Zainovsky. <http://sergie-zainovsky.blogspot.co.id/2012/11/kesengajaan-dan-kealpaan-dalam-hukum.html> (5 Januari 2015).

Zalza. "Tugas Fungsi dan Wewenang Kepolisian", Blog Zalza.
<https://zalz10pahlawan.wordpress.com/2014/04/28/tugas-fungsi-dan-wewenang-kepolisian/> (18 April 2016).



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Irvan Syafar, Lahir pada tanggal 25 Juni tahun 1995 di Watu-watu, anak tunggal dan merupakan buah kasih sayang dari pasangan Syafaruddin Dg Ngasa dan Hj. Mardiyah Dg Ngimi .Penulis menempuh pendidikan formal di Sekolah Dasar Inpres Watu-watu di Desa Julu Pa'mai, kecamatan Pallangga, kabupaten Gowa. Di sekolah tersebut penulis menimba ilmu selama enam tahun dan selesai pada tahun 2006. Penulis melanjutkan pendidikan tingkat menengah pertama di SMP Negeri 2 Bajeng selama tiga tahun dan selesai pada tahun 2009. Kemudian Penulis melanjutkan pendidikan di SMK Negeri 1 Pallangga (Grafika) dan selesai pada tahun 2012. Pada tahun 2012 penulis melanjutkan pendidikan kejenjang perguruan tinggi dan diterima di Jurusan Ilmu Hukum, Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri (UIN) Alauddin Makassar.

Penulis merampungkan studi S1 dan selesai pada bulan Maret tahun 2016. Penulis sangat bersyukur diberi kesempatan oleh Allah SWT bisa menimba ilmu yang merupakan bekal di masa depan. Penulis sangat berharap dapat mengamalkan ilmu yang sudah di peroleh dengan baik dan dapat membahagiakan kedua orang tua yang selalu mendoakan dan mendukung serta berusaha menjadi manusia yang berguna bagi agama, keluarga, masyarakat, bangsa dan negara.